



Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (devintoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2018 m. gruodžio 13 d.*

„Aplinka – Reglamentas (ES) 2016/646 – Išmetamieji teršalai iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) – Išmetamų azoto oksidų kiekio neviršytinų verčių (NTE) nustatymas atliekant įprastomis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio (İVSITK) bandymus – Ieškinys dėl panaikinimo – Savivaldybės institucijos, veikiančios aplinkos apsaugos srityje, įgaliojimai riboti tam tikrų transporto priemonių eismą – Tiesioginė sąsaja – Priimtinumai – Komisijos įgaliojimų nebuvimas – Viršesnių teisės normų laikymasis – Panaikinimo padarinių išdėstymas laiko atžvilgiu – Deliktinė atsakomybė – Tariamasis žalos įvaizdžiui ir reputacijai atlyginimas“

Sujungtose bylose T-339/16, T-352/16 ir T-391/16

Ville de Paris (Prancūzija), atstovaujamas advokato J. Assous,

ieškovas byloje T-339/16,

Ville de Bruxelles (Belgija), atstovaujamas advokatų M. Uyttendaele ir S. Kaisergruber,

ieškovas byloje T-352/16,

Ayuntamiento de Madrid (Ispanija), atstovaujamas advokato F. Zunzunegui Pastor,

ieškovas byloje T-391/16,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą A. C. Becker, E. Sanfrutos Cano ir M. J.-F. Brakeland,

atsakovę,

dėl SESV 263 straipsniu grindžiamų prašymų, pirma, panaikinti 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentą (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) (OL L 109, 2016, p. 1), ir, antra, dėl SESV 268 straipsniu grindžiamo prašymo atlyginti žalą, kurią Paryžiaus miestas patyrė dėl šio reglamento priėmimo,

BENDRASIS TEISMAS (devintoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas S. Gervasoni, teisėjai L. Madise (pranešėjas), R. da Silva Passos, K. Kowalik-Bańczyk ir C. Mac Eochaidh,

posėdžio sekretorė M. Marescaux, administratorė,

* Proceso kalbos: ispanų ir prancūzų.

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2018 m. gegužės 17 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

- 1 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) (OL L 109, 2016, p. 1, toliau – ginčijamas reglamentas), papildyti reikalavimai dėl įprastomis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio (ĮVSITK) bandymų, atliekamų siekiant išmatuoti keleivinių transporto priemonių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį per procedūras, siekiant išduoti leidimus pateikti naujas transporto priemones rinkai. Šiais bandymais siekiama geriau atspindėti išmetamą teršalų kiekį, matuojant jį įprastomis važiavimo sąlygomis, užuot atlikus laboratorinius bandymus. Kalbant konkrečiau, ginčijamame reglamente Komisija nustatė neviršytinas išmetamųjų azoto oksidų kiekio vertes (NTE), taikomas atliekant ĮVSITK bandymus, remdamasi atitikties koeficientais CF teršalo, taikomais išmetamųjų teršalų kiekio ribinėms vertėms, nustatytoms euro 6 standartui 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007, p. 1). Ieškovai, t. y. Paryžiaus, Briuselio ir Madrido miestai, prašo panaikinti ginčijamą reglamentą, nes mano, kad Europos Komisija negalėjo patvirtinti nustatytų išmetamųjų azoto oksidų kiekio NTE verčių, kurios viršija šių išmetamųjų teršalų kiekio ribines vertes, nustatytas euro 6 standartui. Komisija ginčija ieškovų ieškinio dėl panaikinimo priimtinumą ir pagrįstumą. Be to, Paryžiaus miestas prašo atlyginti simbolinę 1 EUR žalą, kurią patyrė dėl ginčijamo reglamento, tačiau Komisija mano, kad ir šis ieškinytis yra nepriimtinas ir nepagrįstas.

Ginčų aplinkybės

- 2 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, nustatančioje motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (OL L 263, 2007, p. 1), kurioje skirtingi teisės akto tekstai išdėstomi suvestine redakcija, numatyta, kad sistemoms, sudėtinėms dalims, atskiriems techniniams mazgams ir transporto priemonėms taikomi techniniai reikalavimai turėtų būti suderinti ir nurodyti „norminiuose aktuose“, kuriais pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui. Jos nuostatomis reglamentuojama visų kategorijų transporto priemonių Bendrijos tipo patvirtinimo sistema. Kaip šiuo klausimu matyti iš šios direktyvos 3 straipsnio, jeigu valstybė narė tam tikro tipo transporto priemonei suteikia „EB tipo patvirtinimą“, ji patvirtina, kad ši transporto priemonė atitinka šioje direktyvoje nustatytas administracines nuostatas ir techninius reikalavimus ir jos priede išvardytus „norminius aktus“. Tie „norminiai aktai“, kaip tai suprantama pagal šią direktyvą, gali būti, be kita ko, kitos direktyvos arba konkretūs reglamentai, ir kiekvienas iš šių „norminių aktų“ skirtas konkrečiam aspektui.
- 3 Kaip matyti iš nagrinėjamos direktyvos IV priedo, transporto priemonės EB tipo patvirtinimas reiškia, kad transporto priemonė atitinka dešimčių „norminių aktų“ nuostatas, skirtas, pavyzdžiui, gaisrų pavojaus prevencijai, vairavimo įrangai, stabdžiams arba, kalbant apie šias bylas, išmetamųjų teršalų kiekiui. Kalbant apie pastarąjį aspektą, „norminis aktas“, kiek tai susiję su lengvosiomis keleivinėmis ir komercinėmis transporto priemonėmis, yra Reglamentas Nr. 715/2007.

- 4 Pagal Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą valstybė narė „dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo principais, kuriems taikoma ši direktyva <...> nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemonės <...>, jei [jos] atitinka šios direktyvos reikalavimus“.
- 5 Reglamento Nr. 715/2007 konstatuojamosios dalys leidžia suprasti jo kontekstą. Šio reglamento 2 konstatuojamojoje dalyje, kurioje nurodyta 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo (OL L 42, 1970, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 1 t., p. 44), pakeista Direktyva 2007/46, primenama, kad šis reglamentas yra vienas iš „reglamentinių [norminių] aktų“, taikytinų pagal šioje direktyvoje numatytą tipo patvirtinimo procedūrą. Be to, kaip nurodyta to paties reglamento 4 konstatuojamojoje dalyje, ji yra viena iš priemonių įgyvendinti Švaraus oro Europoje programą, kurią Komisija pradėjo 2001 m. ir kurios „teminėje strategijoje“ numatyta, kad būtina toliau mažinti transporto sektoriaus (oro, jūrų ir sausumos transporto), namų ūkių, energetikos, žemės ūkio ir pramonės sektorių išmetamųjų teršalų kiekį ir pasiekti ES oro kokybės tikslus, kad šiuo tikslu transporto priemonėms taikomi euro 5 ir euro 6 standartai yra viena iš priemonių, skirtų mažinti išmetamųjų smulkiųjų dalelių ir ozoną ardančių medžiagų, pvz., azoto oksidų ir angliavandenilių, kiekiui. Galiausiai nagrinėjamo reglamento 5 ir 6 konstatuojamosiose dalyse patikslinama, kad iš dyzelinių transporto priemonių išmetamųjų azoto oksidų kiekį reikėtų toliau labai mažinti, kol bus pasiektos euro 6 etapo ambicingos ribinės vertės, kartu neatsisakant dyzelinių variklių teikiamų privalumų, susijusių su degalų sunaudojimu ir angliavandenilių bei anglies monoksido išmetimu, tačiau reikia nustatyti tarpinį etapą azoto oksidams mažinti (Euro 5 etapą), kad automobilių gamintojai galėtų užtikrinti saugų ir ilgalaikį gamybos planavimą.
- 6 Reglamento Nr. 715/2007 10 straipsnyje „Tipo patvirtinimas“, be kita ko, kalbant apie keleivines transporto priemones ir asmenų vežimą, numatyta, kad euro 5 standarto ribinės vertės taikomos tipo patvirtinimui nuo 2009 m. rugsėjo 1 d., kad nuo 2011 m. sausio 1 d. šio standarto neatitinkančios transporto priemonės nebegalės būti registruojamos, parduodamos ar eksploatuojamos, kad euro 6 standarto ribinės vertės taikomos tipo patvirtinimui nuo 2014 m. rugsėjo 1 d. ir kad nuo 2015 m. rugsėjo 1 d. šio standarto neatitinkančios naujos transporto priemonės nebegalės būti registruojamos, parduodamos ar eksploatuojamos. Pavyzdžiui, Reglamento Nr. 715/2007 I priedo 1 ir 2 lentelėse nustatomos keleivinių arba asmenų vežimui skirtų dyzelinių transporto priemonių išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinės vertės – 180 mg/km euro 5 standartui ir 80 mg/km euro 6 standartui.
- 7 Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio „Gamintojų įsipareigojimai“ 1 dalyje automobilių gamintojams nustatoma pareiga užtikrinti, kad pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones būtų patvirtintas visų jų naujų transporto priemonių, kurias numatoma registruoti, parduoti ir eksploatuoti Sąjungoje, tipas, visų pirma laikantis šio reglamento I priede nurodytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių. To paties straipsnio 2 dalies antroje pastraipoje aiškiai nurodyta, kad automobilių gamintojai turi užtikrinti veiksmingą pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų ir degalų garavimo išlakų kiekio ribojimą visą transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms. Šiuo klausimu patikslinta, kad eksploatacinio tinkamumo sąlygos tikrinamos laikotarpiu iki 5 metų arba per 100 000 km ridą. Tos pačios dalies trečioje pastraipoje nurodyta, kad „nustatant eksploatacinį tinkamumą ypač tikrinamas pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų kiekis pagal I priede nustatytas išmetamųjų teršalų kiekio ribas“ ir kad, „siekdama pagerinti degalų garavimo išlakų ir esant žemai aplinkos temperatūrai išmetamųjų medžiagų kontrolę, Komisija dar kartą apsvarsto tikrinimo procedūras“. To paties straipsnio 4 dalyje visų pirma numatyta, kad speciali minėtų nuostatų įgyvendinimo procedūra ir reikalavimai nustatomi to paties reglamento 15 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka, o nuo šiol pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimų kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011, p. 13), 13 straipsnį tai yra komiteto „nagrinėjimo“ procedūra, nurodyta jo 5 straipsnyje.

- 8 Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio „Reikalavimai ir bandymai“ 1 dalyje visų pirma nurodyta, kad „gamintojai įrengia transporto priemones taip, kad <...> įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones“. Šio straipsnio 2 dalyje numatyta, kad, išskyrus specifinius atvejus, išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius naudoti draudžiama. Galiausiai jo 3 dalyje nurodyta:

„Speciali tipo patvirtinimo tvarka, bandymai ir reikalavimai, išdėstyti šioje pastraipoje, taip pat 2 dalies nuostatų įgyvendinimo reikalavimai, kurie skirti pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jas papildant, patvirtinami taikant 15 straipsnio 3 dalyje nurodytą <...> procedūrą <...>. Jie apima reikalavimus, susijusius su:

- a) pro išmetamąjį vamzdį išmetamais teršalais, įskaitant bandymų ciklus, išmetimą žemoje aplinkos temperatūroje, išmetimą tuščiajame eiga, dūmų nepermatomumą ir tinkamą pakartotinio apdorojimo sistemų veikimą bei regeneravimą;

<...>

- c) TPID sistemomis ir taršos kontrolės įtaisų eksploatacinėmis savybėmis;

- d) taršos kontrolės įtaisų patvarumu, pakaitiniais taršos kontrolės įtaisais, eksploataciniu tinkamumu, gamybos atitiktimi ir tinkamumu eksploatuoti keliuose;

<...>“

- 9 Minėta procedūra, nurodyta Reglamento Nr. 715/2007 15 straipsnio 3 dalyje, atitinka „reguliavimo su tikrinimu“ komiteto procedūrą, numatytą 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką (OL L 184, 1999, p. 23; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 1 sk., 3 t., p. 124), 5a straipsnyje, kurio poveikis pagal Reglamento Nr. 182/2011 12 straipsnį liko galioti aktams, kuriuose pateikiama nuoroda į tą straipsnį.

- 10 Reglamento Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalyje nurodyta:

„Komisija tikrina procedūras, bandymus ir reikalavimus, nurodytus 5 straipsnio 3 dalyje, bei išmetamiems teršalams matuoti taikomus bandymų ciklus. Jei nustatys, kad tvarka ar bandymai nebetinkami ar nebeatspindi realiai išmetamųjų teršalų, jie pritaikomi taip, kad atspindėtų realiai išmetamus teršalus, atliekant bandymą keliuose. Būtinoms priemonėms, kurios skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas jį papildant, priimamos taikant 15 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“

- 11 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis Reglamentą Nr. 715/2007 (OL L 199, 2008, p. 1), buvo priimtas visų pirma siekiant įgyvendinti pastarojo reglamento 4 ir 5 straipsnius. Reglamento Nr. 692/2008 2 konstatuojamojoje dalyje primenama, kad naujos lengvosios transporto priemonės turi atitikti naujas išmetamųjų teršalų ribines vertes ir kad šie techniniai reikalavimai įsigalioja dviem etapais: euro 5 – nuo 2009 m. rugsėjo 1 d., euro 6 – nuo 2014 m. rugsėjo 1 d., todėl reglamente siekiama nustatyti reikalavimus, būtinus euro 5 ir euro 6 standartus atitinkančioms transporto priemonėms patvirtinti. To paties reglamento 9 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad jame nustatytos priemonės atitinka Direktyvos 2007/46 40 straipsnyje nurodyto Motorinių transporto priemonių techninio komiteto nuomonę.

- 12 Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad EB tipo patvirtinimas suteikiamas atsižvelgiant į, be kita ko, išmetamųjų teršalų kiekį, jeigu gamintojas įrodo, kad atitinkamos transporto priemonės atitinka bandymo metodikos reikalavimus, apibrėžtus šio reglamento III–VIII, X–XII, XIV, XVI ir XX prieduose. To paties reglamento 3 straipsnio 2 dalyje iš esmės patikslinta, kad pagal jų

savybes su transporto priemonėmis turi būti atliekami I priedo 1.2.4 lentelėje nurodyti skirtingų tipų bandymai, kurie patys aprašyti skirtinguose prieduose. Pavyzdžiui, 1 tipo bandymas aprašytas III priede „Vidutinio aplinkos sąlygomis išmetamo teršalų kiekio patikra“, o 4 tipo bandymas aprašytas VI priede „Išgaruojančių teršalų kiekio nustatymas“. Šio reglamento 3 straipsnio 5 dalyje primenama, kad „gamintojas imasi techninių priemonių, kad užtikrintų, jog pagal šį reglamentą būtų veiksmingai ribojamas per visą įprastą transporto priemonės eksploatavimo įprastomis sąlygomis laikotarpį pro išmetimo vamzdį išmetamų ir išgaruojančių teršalų kiekis“.

- 13 Remdamasi įvairiais tyrimais, taip pat spaudoje nušviestais klausimais, rodančiais, kad atliekami 1 tipo bandymai neatspindėjo tikrojo išmetamųjų teršalų lygio įprastomis važiavimo keliuose sąlygomis, Komisija iš dalies pakeitė Reglamentą Nr. 692/2008, jį papildydama, remdamasi Reglamente Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalimi, t. y. pagal „reguliavimo su tikrinimu“ komiteto procedūrą, numatytą šio sprendimo 9 punkte primintame Sprendimo 1999/468 5a straipsnyje. Šiuo tikslu ji priėmė ginčijamą reglamentą. Jo 3–10 konstatuojamosiose dalyse, be kita ko, nurodyta:

„Komisija, remdamasi savo moksl[o] tyrimais ir išorės informacija, atliko išsamią [Reglamente Nr. 692/2008] nustatytų procedūrų, bandymų ir tipo patvirtinimo reikalavimų analizę ir nustatė, kad išmetamų teršalų kiekis įprastinėmis važiavimo sąlygomis keliuose euro 5/6 transporto priemonėmis gerokai viršija išmetamų teršalų kiekį, išmatuotą taikant reguliuojamąjį naująjį Europos važiavimo ciklą (NEVC), [taikomą 1 tipo bandymams], ypač dyzelinių variklių išmetamo [azoto oksidų] kiekio atžvilgiu.

<...>

[Reglamento Nr. 715/2007] 3 straipsnio 10 dalyje apibrėžti „valdikliai“, mažinantys išmetamų teršalų kontrolės lygį, yra draudžiami. Pastarojo meto įvykiai išryškino būtinybę stiprinti vykdymo užtikrinimą šiuo atžvilgiu <...>

<...>

2011 m. sausio mėnesį Komisija įsteigė iš visų suinteresuotųjų šalių sudarytą darbo grupę, kad būtų parengta įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio (ĮVSITK) bandymo procedūra, geriau pritaikyta atsižvelgiant į kelyje matuojamą išmetamų teršalų kiekį. Šiuo tikslu po išsamių techninio pobūdžio diskusijų buvo pasinaudota [Reglamente Nr. 715/2007] numatyta galimybė, t. y. nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų (NITMS) naudojimu, ir neviršytinų (NTE) ribų laikymusi.

<...>

ĮVSITK bandymo procedūros nustatytos [2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/427, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas <...> Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (OL L 82, 2016, p. 1)]. Dabar reikia nustatyti kiekybinius ĮVSITK reikalavimus, siekiant apriboti visomis įprastomis naudojimo sąlygomis pro išmetimo vamzdį išmetamą teršalų kiekį, atsižvelgiant į [Reglamente Nr. 715/2007] nustatytas išmetamų teršalų ribines vertes. Šiuo tikslu turėtų būti atsižvelgiama į statistines ir technines matavimo procedūrų neatitiktis.

Kad gamintojai galėtų palaipsniui prisitaikyti prie ĮVSITK taisyklių, galutiniai kiekybiniai ĮVSITK reikalavimai turėtų būti nustatyti dviem paskesniais etapais. Pirmajame etape, kuris turėtų pradėti galioti suėjus 4 metams nuo privalomojo euro 6 standartų taikymo datų, turėtų būti taikomas atitikties koeficientas 2,1. Po 1 metų ir keturių mėnesių nuo pirmojo etapo turėtų prasidėti antrasis etapas, kai turėtų būti reikalaujama visiškos atitikties [Reglamentu Nr. 715/2007] nustatytai 80 mg/km išmetamųjų teršalų [azoto oksidų] ribinei vertei plius marža, kuria įvertinami papildomi matavimo netikslumai dėl nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų (NITMS) taikymo.“

- 14 Kaip matyti iš ginčijamo reglamento 3–10 konstatuojamųjų dalių, bandymų procedūrą, skirtą patikrinti išmetamųjų teršalų iš transporto priemonių kiekiui įprastomis važiavimo sąlygomis, pirmiausia buvo numatyta nustatyti Reglamente 2016/427. Šiuo tikslu Reglamentas Nr. 692/2008 buvo papildytas III A priedu „Įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio tikrinimas“, kuriame apibūdintas papildomo bandymo procesas, vadinamas 1 A tipo arba ĮVSITK, kurį taikant siekta išmatuoti išmetamųjų teršalų kiekį priešslėgio metu įprastomis važiavimo sąlygomis, naudojant nešiojamąją išmetamųjų teršalų matavimo sistemą (NITMS). Reglamente 2016/427 šio priedo 2.1 punkte išreiškiamas principas, pagal kurį ĮVSITK bandymo rezultatas atitinka Reglamento Nr. 715/2007 nuostatas, jeigu atliekant šį bandymą gautas išmetamųjų teršalų kiekis neviršija NTE verčių per visą įprastą transporto priemonės naudojimo trukmę, apskaičiuojamų taip: „NTE teršalų = CF teršalų x euro 6, kur euro 6 yra išmetamųjų teršalų ribinė vertė [atsižvelgiant į transporto priemonės pobūdį, nustatytą Reglamente Nr. 715/2007 (šio reglamento I priedo 2 lentelėje, kaip nurodyta šio sprendimo 6 punkte) ir kur] CF teršalų yra atitinkamų teršalų atitikties koeficientas“. Reglamente 2016/427 nuostatose buvo numatyta, kad jeigu atitikties koeficientų vertės nėra nustatytos, ĮVSITK bandymai atliekami naujiems tipo patvirtinimams, tačiau tik priežiūros tikslais (Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 10 dalis, įtraukta Reglamentu 2016/427).
- 15 Priimant ginčijamą reglamentą, šiame kontekste ir kalbant apie jo aspektus, susijusius su ieškovų pateiktais kaltinimais, iš esmės buvo siekiama, pirma, nustatyti laikotarpį, iki kurio pabaigos ĮVSITK bandymai būtų naudojami tik priežiūros tikslais, nustatant NTE verčių taikymo datas per šiuos bandymus tam, kad būtų suteiktas tipo patvirtinimas arba atsisakyta suteikti tipo patvirtinimą, tada įregistruotos, parduotos arba pradėtos eksploatuoti naujos transporto priemonės (pavyzdžiui, nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. keleivinių transporto priemonių tipo patvirtinimas suteikiamas tik jeigu ĮVSITK bandymas yra įtikinamas, o nuo 2019 m. rugsėjo 1 d. naujos šių kategorijų transporto priemonės nebegali būti registruojamos, parduodamos ar pradėtos eksploatuoti, jeigu jų tipas sėkmingai neišlaikė šio bandymo) ir, antra, nustatyti azoto oksidų (bet ne kitų teršalų šiame etape) atitikties koeficientą CF teršalo. Šiuo tikslu jo nustatytoji vertė yra 2,1, suteikiant gamintojams galimybę pasirinkti pereinamąjį dvejų metų ir keturių mėnesių laikotarpį, kuris pradėdamas skaičiuoti nuo tos dienos, nuo kurios yra reikalaujama atitikties šiems bandymams, skirtiems tipo patvirtinimui, ir pereinamąjį vienų metų ir keturių mėnesių laikotarpį, kuris pradėdamas skaičiuoti nuo tos dienos, nuo kurios atitikties šiems bandymams reikalaujama siekiant įregistruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti naują transporto priemonę. Įprasta azoto oksidų atitikties koeficiento CF teršalo vertė, kuri vadinama „galutine“, yra 1,5.
- 16 Taigi, pavyzdžiui, keleivinei dyzelinei transporto priemonei išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertė atliekant ĮVSITK bandymus nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. iki 2019 m. gruodžio 31 d. neturi viršyti 168 mg/km, o nuo 2020 m. sausio 1 d. – 120 mg/km, kai išmetamųjų teršalų ribinė vertė pagal euro 6 standartą yra 80 mg/km, kaip matyti kartu skaitant Reglamento Nr. 692/2008, iš dalies pakeisto ginčijamu reglamentu, 3 straipsnio 10 dalies trečią pastraipą ir III A priedo 2.1, 2.1.1 ir 2.1.2 punktus. Tai yra tos ginčijamo reglamento nuostatos, kuriose išmetamam azoto oksidų kiekiui nustatomos atitikties koeficientų CF teršalo vertės ir iš to kylančios NTE vertės, ginčijamos ieškovų.
- 17 Be to, kalbant apie konkrečiam sektoriui taikomus teisės aktus, tik bendresniu lygmeniu, reikėtų atsižvelgti į 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008, p. 1). Kaip nurodyta šios direktyvos 1 straipsnio 5 punkte, šios direktyvos tikslas yra, be kita ko, palaikyti aplinkos oro kokybę ten, kur ji gera, o kitais atvejais ją gerinti. Joje apibrėžiamos ribinės vertės, siektinos ribinės vertės, kritiniai taršos lygiai, pavojaus slenksčiai, informavimo slenksčiai arba vertinimo slenksčiai, taip pat kiti duomenys, susiję su įvairiais teršalais, galinčiais paveikti aplinkos orą, be kita ko, azoto dioksidu. Joje numatyta, kad valstybių narių teritorijos pagal tai padalijamos į zonas, siekiant vertinti ir valdyti oro kokybę, ir kad aglomeracija gali būti laikoma zona.

18 Be kitų nuostatų, skirtų oro kokybei valdyti, Direktyvos 2008/50 13 straipsnyje numatyta, kad valstybės narės užtikrina, kad visose jų zonose ir aglomeracijose nebūtų viršijamos įvairių teršalų, be kita ko, azoto dioksido ribinės vertės. 23 straipsnyje nurodyta, kad „kai tam tikrose zonose arba aglomeracijose teršalų lygis aplinkos ore kiekvienu atveju viršija ribinę arba siektiną vertę <...> valstybės narės užtikrina, kad toms zonoms ir aglomeracijoms būtų parengti oro kokybės planai, kad būtų pasiektos atitinkamos <...> ribinės vertės arba siektinos vertės“. Tame pačiame straipsnyje patikslinta, kad pačiuose šiuose planuose gali būti numatyti trumpalaikiai veiksmų planai. Šiuo klausimu tos pačios direktyvos 24 straipsnio 2 dalyje nurodyta:

„<...> trumpojo laikotarpio veiksmų planuose galima, atsižvelgiant į kiekvieną atskirą atvejį, numatyti veiksmingas priemones, skirtas kontroliuoti ir prireikus sustabdyti veikl[ai], kuri prisideda prie rizikos, kad atitinkamos ribinės vertės ar siektinos vertės arba pavojaus slenkstis bus viršyti. Tuose veiksmų planuose gali būti numatytos priemonės, susijusios su motorinių transporto priemonių eismu <...>.“

Procesas ir šalių reikalavimai

- 19 Paryžiaus, Briuselio ir Madrido miestai atitinkamai pareiškė ieškinius 2016 m. birželio 26 d. (byla T-339/16), birželio 29 d. (byla T-352/16) ir liepos 19 d. (byla T-391/16).
- 20 Atskirais dokumentais, kuriuos Bendrojo Teismo kanceliarija gavo 2016 m. rugsėjo 28 d., rugsėjo 23 d. ir spalio 5 d., Komisija, remdamasi Bendrojo Teismo procedūros reglamento 130 straipsnio 1 dalimi, pateikė ieškinių nepriimtimumu grindžiamus prieštaravimus, prašydama Bendrojo Teismo priimti sprendimą, nenagrinėjant bylos iš esmės.
- 21 Paryžiaus, Briuselio ir Madrido miestai atitinkamai 2016 m. lapkričio 15, 16 ir 15 d. pateikė savo pastabas dėl Komisijos pateiktų nepriimtimumu grindžiamų prieštaravimų.
- 22 2017 m. kovo 20 d. nutartimis Bendrasis Teismas nusprendė išspręsti klausimą dėl Komisijos pateiktų nepriimtimumu grindžiamų prieštaravimų nagrinėjant bylą iš esmės.
- 23 2017 m. gegužės 2 d. Komisija pateikė atsiliepimus į ieškinius.
- 24 2017 m. gegužės 16 d. Bendrasis Teismas paprašė šalių dublikuose ir triplikuose nurodyti, kokį poveikį, jų nuomone, Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos nuostatos galėtų turėti ieškinių dėl panaikinimo priimtimumui.
- 25 2017 m. birželio 28 d. Paryžiaus, Briuselio ir Madrido miestai pateikė dublikus, juose pareiškė savo poziciją Bendrojo Teismo nurodytu klausimu.
- 26 2017 m. rugsėjo 15 d. Komisija pateikė triplikus, juose pareiškė savo poziciją Bendrojo Teismo nurodytu klausimu.
- 27 2018 m. kovo 6 d. sprendimu Bendrojo Teismo plenarinė konferencija perdavė bylas nagrinėti devintajai išplėstinei kolegijai.
- 28 2018 m. balandžio 10 d. Bendrojo Teismo devintosios išplėstinės kolegijos pirmininko sprendimu bylos T-339/16, T-352/16 ir T-391/16 buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis ir priimtas galutinis sprendimas.
- 29 2018 m. gegužės 17 d. vykusiame posėdyje Paryžiaus, Briuselio miestai ir Komisija buvo išklausti ir atsakė į Bendrojo Teismo raštu ir žodžiu pateiktus klausimus. Madrido miestas šiame posėdyje nedalyvavo.

30 Paryžiaus miestas Bendrojo Teismo prašo:

- atmesti Komisijos pateiktą nepriimtiniu grindžiamą prieštaravimą, pripažinti jo prašymą dėl panaikinimo ir prašymą atlyginti žalą priimtinais ir įpareigoti Komisiją pateikti argumentus dėl bylos esmės,
- panaikinti ginčijamą reglamentą,
- priteisti iš Komisijos simbolinį 1 EUR žalos, patirtos dėl šio reglamento priėmimo, atlyginimą,
- priteisti iš Komisijos visas bylinėjimosi išlaidas.

31 Briuselio miestas Bendrojo Teismo prašo:

- pripažinti jo ieškinį priimtinu ir pagrįstu,
- panaikinti ginčijamą reglamentą,
- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

32 Madrido miestas Bendrojo Teismo prašo:

- atmesti Komisijos pateiktą nepriimtiniu grindžiamą prieštaravimą,
- pripažinti jo ieškinį priimtinu, išnagrinėti bylą iš esmės, įvertinti ir pripažinti pagrįstais ieškinyje nurodytus panaikinimo pagrindus,
- pripažinti ginčijamą reglamentą negaliojančiu tiek, kiek jis susijęs su išmetamųjų teršalų kiekiu iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6),
- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

33 Komisija Bendrojo Teismo prašo:

- atmesti visą ieškinį kaip nepriimtina, nepradedant nagrinėti bylos iš esmės,
- alternatyviai, kiek tai susiję su Paryžiaus ir Briuselio miestų ieškiniais, atmesti ieškinius dėl panaikinimo ir Paryžiaus miesto ieškinį dėl žalos atlyginimo kaip nepagrįstus,
- subsidiariai, kiek tai susiję su Madrido miesto ieškiniu, atmesti jį kaip nepagrįstą,
- priteisti iš ieškovų bylinėjimosi išlaidas.

Dėl teisės

Dėl ieškinių dėl panaikinimo

Dėl ieškinių dėl panaikinimo priimtinumą

- 34 Kaip nurodyta SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje, „kiekvienas fizinis ar juridinis asmuo gali <... > pateikti ieškinį dėl jam skirtų aktų arba aktų, kurie yra tiesiogiai ir konkrečiai su juo susiję, ar dėl reglamentuojančio pobūdžio teisės aktų, tiesiogiai su juo susijusių ir dėl kurių nereikia patvirtinti įgyvendinančių priemonių“.
- 35 Šioje byloje nagrinėjama atveju šalis nesiginčija, kad ieškinių dėl panaikinimo priimtumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytą trečiąjį atvejį, t. y. susijusį su ieškiniiais dėl reglamentuojamojo pobūdžio aktų, kurie yra tiesiogiai susiję su ieškovu ir dėl kurių nereikia patvirtinti įgyvendinančių priemonių. Šalis taip pat sutaria, kad ginčijamas reglamentas yra reglamentuojamojo pobūdžio aktas ir dėl jo nereikia patvirtinti įgyvendinančių priemonių, kiek tai susiję su abiem šiais aspektais, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą. Šalis nesutaria tik dėl to, ar ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su ieškovais, nes tai ginčija Komisija, o ieškovai teigia, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai su jais susijęs, nes šiuo reglamentu, nustatant kovos su oro tarša priemones, būtų apriboti jų įgaliojimai reglamentuoti transporto priemonių eismą.
- 36 Vis dėlto, kadangi ieškinių priimtumas yra viešosios tvarkos klausimas, kuris nėra šalių dispozicijoje, šioje byloje nagrinėjama atveju pirmiausia reikėtų priimti aiškų sprendimą dėl to, ar ginčijamas reglamentas yra reglamentuojamojo pobūdžio aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinančių priemonių, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą (šiuo klausimu žr. 1986 m. balandžio 23 d. Sprendimo *Les Verts / Parlamentas*, 294/83, EU:C:1986:166, 19 punktą).
- 37 Yra nuspręsta, kad reglamentuojamojo pobūdžio akto sąvoką atitinka visuotinai taikomi aktai, išskyrus teisėkūros procedūra priimtus aktus, t. y. išskyrus aktus, priimtus pagal SESV 294 straipsnyje aprašytą įprastą teisėkūros procedūrą arba pagal SESV 289 straipsnio 2 dalyje aprašytą specialią teisėkūros procedūrą, kurioje dalyvauja pirmiausia Europos Parlamentas, o vėliau prisijungia Europos Sąjungos Taryba, arba atvirkščiai (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Inuit Tapiriit Kanatami ir kt. / Parlamentas ir Taryba*, C-583/11 P, EU:C:2013:625, 51–61 punktus).
- 38 Komisija priėmė ginčijamą reglamentą remdamasi Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalimi, t. y. pagal „reguliavimo su tikrinimu“ komiteto procedūrą, numatytą Sprendimo 1999/468 5a straipsnyje, kaip nurodyta šio sprendimo 9 punkte. Taigi tai nėra teisėkūros procedūra priimtas aktas. Be to, kadangi tai yra reglamentas, pagal SESV 288 straipsnį jis yra visuotinai taikomas aktas. Jis taikomas objektyviai apibrėžtomis situacijoms ir sukelia teisinės pasekmės bendrai ir abstrakčiai nustatytoms asmenų kategorijoms (šiuo klausimu žr. 1988 m. vasario 2 d. Sprendimo *Kwekerij van der Kooy ir kt. / Komisija*, 67/85, 68/85 ir 70/85, EU:C:1988:38, 15 punktą). Taigi tai yra reglamentuojamojo pobūdžio aktas, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.
- 39 Kalbant apie ginčijamo reglamento įgyvendinimo priemonių buvimą ar nebuvimą, reikia priminti, kad siekiant patikrinti, ar dėl ginčijamo reglamentuojamojo pobūdžio akto reikia patvirtinti tokias priemones, kad būtų įvertinta, ar dėl šio akto pagal SESV 263 straipsnio ketvirtos pastraipos trečiąjį sakinių dalį pareikštas ieškinys yra priimtinas, būtina remtis asmens, siekiančio pasinaudoti teise pareikšti ieškinį, pozicija ir ieškinių dalyku (šiuo klausimu žr. 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Telefónica / Komisija*, C-274/12 P, EU:C:2013:852, 30 ir 31 punktus).

- 40 Vis dėlto atrodo, kad dėl ginčijamo reglamento nereikia patvirtinti jokių įgyvendinimo priemonių ieškovų atžvilgiu, nes jis įeina į teisės sistemą, kuri taikoma ieškovams, nors kitų asmenų atžvilgiu remiantis jo nuostatomis reikėtų priimti daug įgyvendinimo sprendimų, pavyzdžiui, susijusių su transporto priemonių patvirtinimu arba registracija ar atsisakymu jas registruoti. Šių paprastų įgyvendinimo sprendimų nereikia painioti su SESV 263 straipsnio ketvirtos pastraipos trečioje sakinio dalyje numatytomis įgyvendinimo priemonėmis. Jeigu visi įgyvendinimo sprendimai, be kita ko, tie, kurie laikomi „represiniais“ arba „neigiamais“ ir kuriais siekiama nubausti už reglamentuojamojo pobūdžio akto nesilaikymą, taip pat turėtų būti laikomi įgyvendinimo priemonėmis, 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodyto trečiojo atvejo įtraukimas į SESV neretai neturėtų prasmės, nes juo būtų ir buvo atsižvelgta į siekį išvengti, kad teisės subjektai neprivalėtų sukurti preteksto „represinių“ arba „neigiamų“ priemonių taikymui, norėdami pasiekti, kad per prejudicinę procedūrą būtų atlikta reglamentuojamojo pobūdžio akto teisėtumo kontrolė, kaip, be kita ko, pažymėta 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Telefónica / Komisija* (C-274/12 P, EU:C:2013:852, 27 punktą).
- 41 Galiausiai, kalbant apie tai, ar ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su ieškovais, pažymėtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją ginčijamas aktas yra tiesiogiai susijęs su ieškovu, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, jeigu šis aktas tiesiogiai sukelia pasekmes ieškovo teisei padėčiai ir nepalieka jokios diskrecijos jo adresatams, atsakingiems už akto įgyvendinimą, šis įgyvendinimas yra visiškai automatinio pobūdžio ir išplaukia tik iš Sąjungos teisės normų, netaikant kitų tarpinių taisyklių (1998 m. gegužės 5 d. Sprendimo *Dreyfus / Komisija*, C-386/96 P, EU:C:1998:193, 43 punktą ir 2009 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Komisija / Koninklijke FrieslandCampina*, C-519/07 P, EU:C:2009:556, 48 punktą; šiuo klausimu taip pat žr. 1971 m. gegužės 13 d. Sprendimo *International Fruit Company ir kt. / Komisija*, 41/70–44/70, EU:C:1971:53, 23–29 punktus). Šis vertinimas nepasikeitė ir 2009 m. gruodžio 1 d. įsigaliojus Lisabonos sutarčiai, kurioje buvo nustatytas trečiasis atvejis, suteikiantis SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje nurodytiems fiziniams arba juridiniams asmenims teisę pareikšti ieškinį (šiuo klausimu žr. 2011 m. spalio 25 d. Sprendimo *Microban International ir Microban (Europe) / Komisija*, T-262/10, EU:T:2011:623, 32 punktą ir 2015 m. liepos 7 d. Sprendimo *Federcoopesca ir kt. / Komisija*, T-312/14, EU:T:2015:472, 32 punktą).
- 42 Šioje byloje nagrinėjamu atveju Komisija teigia, be kita ko, kad ginčijamas reglamentas neturi jokio poveikio ieškovų įgaliojimams reglamentuoti transporto priemonių eismą siekiant mažinti oro taršą, taigi, priešingai, nei teigia ieškovai, ginčijamas reglamentas neturi poveikio jų teisei padėčiai. Komisija šiuo klausimu nurodo, kad išmetamų azoto oksidų kiekio ribinės vertės, kurias lemia euro standartai ir kurias ieškovai nurodo atitinkamais atvejais dėl nacionalinės teisės aktų, kuriais apibrėžiamos transporto priemonių eismo ribojimo taisyklės dėl jų išmetamų teršalų, šiuo reglamentu niekaip nekeičiamos, visų pirma tos, kurios kyla iš euro 6 standarto, šiuo metu taikomo naujoms transporto priemonėms. Šių nacionalinės teisės aktų buvimas ir iš šio standarto kylančių ribinių verčių pakeitimų nebuvimas dviem atžvilgiais įrodo, kad šis reglamentas nėra tiesiogiai susijęs su ieškovais. Komisija šiuo klausimu pažymi, kad Briuselio miestas pripažįsta, kad tas pats reglamentas nekliudo priimti sprendimo dėl „dienų be automobilio“. Pagal jo nuostatas įpareigojimai, susiję su teršalų, išmetamų iš išmetimo vamzdžio, kiekiu, per ĮSITK bandymus nustatomi tik automobilių gamintojams. Be to, kadangi ieškovai nedalyvauja šiose bandymų procedūrose ir apskritai transporto priemonių patvirtinimo procedūrose, nagrinėjamas reglamentas neturi jokio poveikio jų teisei padėčiai.
- 43 Dėl Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos, kurioje numatyta, kad „[valstybės narės] dėl priešasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, <...> nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemones [ar joms dalyvauti kelių eisme], sudėtinės dalis ar atskirus techninius mazgus, jei jie atitinka šios direktyvos reikalavimus“, galimo poveikio šiuo klausimu, dėl kurio Bendrasis Teismas paprašė šalių pareikšti savo poziciją, Komisija nurodo štai ką.

- 44 Pirmiausia vadovaudamasi teleologine analize Komisija pažymi, kad Direktyvos 2007/46, kaip ir visų buvusių ar esamų ES teisės aktų dėl motorinių transporto priemonių patvirtinimo, teisinis pagrindas yra SESV 114 straipsnis arba jį atitinkantys prieš SESV sutartį galiojusios sutarčių straipsniai. Šis straipsnis susijęs su „priemon[ėmis] valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatoms, skirtoms vidaus rinkos sukūrimui ir veikimui, suderinti“. Toks teisinis pagrindas neleisčių kištis į transporto ar aplinkos politiką, o Direktyva 2007/46 ir prieš tai galiojusiomis direktyvomis buvo iš esmės siekiama palengvinti iš kitų valstybių narių kilusių transporto priemonių pateikimą kiekvienos valstybės narės rinkai, neleidžiant suskaldyti vidaus rinkos dėl skirtingų reikalavimų ir patikrinimų, nuo kurių priklauso prekyba transporto priemonėmis ir kurie būtų išlikę, nesant šių derinimo priemonių. Vis dėlto šių priemonių taikymo sritis neapėmė daugiau. Visų pirma jomis visai nesiekta apriboti valstybių narių valdžios institucijų policinių įgaliojimų, susijusių su transporto priemonių eismu, kai jas pradeda naudoti jų vairuotojai.
- 45 Komisija šiuo klausimu nurodo įvairias direktyvų 70/156 ir 2007/46 konstatuojamąsias dalis, taip pat savo pasiūlymą dėl direktyvos, kuria siekiama pakeisti Direktyvą 2007/46. Ji taip pat pažymi, kad šios derinimo priemonės susijusios tik su naujų transporto priemonių tipų patvirtinimu ir pradėjimu jas eksploatuoti, bet ne su jau eksploatuojamų transporto priemonių eismu. Jos teigimu, jei būtų laikoma, kad Direktyva 2007/46 ir jos išvestiniai „reglamentuojamojo pobūdžio aktai“ riboja valstybių narių valdžios institucijų įgaliojimus reglamentuoti eismą, jos nebeturėtų jokių įgaliojimų šioje srityje, nes derinimas šioje srityje yra išsamus, ir tai įrodo klaidingą tokio aiškinimo pobūdį, prieinančią iki absurdo. Be to, net jei Sąjunga nustatytų visuotinai taikomas priemones kelių eismo srityje remdamasi SESV 91 arba 192 straipsniais, siekdama pagerinti saugumą transporto srityje arba užtikrinti aplinkos kokybę ir apsaugoti asmenų sveikatą, pavyzdžiui, apribodama miestuose sunkvežimiams taikomą greitį, tokios priemonės galėtų būti nesuderinamos su subsidiarumo principu.
- 46 Be to, pateikdama analizę, kurią laiko kontekstine, Komisija teigia, kad Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje esanti frazė „dalyvauti kelių eisme“ neturi savarankiškos taikymo srities ir turi būti suprantama kaip priskiriama prie šioje nuostatoje nurodytos kategorijos „registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti“.
- 47 Komisija pažymi, kad 2013 m. vasario 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 167/2013 dėl žemės ir miškų ūkio transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013, p. 1), taip pat grindžiamo SESV 114 straipsniu, atitinkamoje nuostatoje nurodyta, kad „dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriuos reglamentuoja šis reglamentas, valstybės narės nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių pateikti rinkai, registruoti ar pradėti eksploatuoti transporto priemones <...>, jei [jos] atitinka šio reglamento reikalavimus“, neminint galimų draudimų, apribojimų ar kliūčių, susijusių su dalyvavimu kelių eisme. Šiuo klausimu ji pažymi, kad to paties reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „šis reglamentas neturėtų daryti poveikio nacionalinėms ar Sąjungos lygmens priemonėms dėl L kategorijos transporto priemonių naudojimo keliuose, pvz., specialioms vairuotojo pažymėjimo reikalavimams, didžiausio greičio apribojimams ar priemonėms, kuriomis reguliuojamos galimybės naudotis tam tikrais keliais“. Tą patį ji nurodo ir dėl 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013, p. 52), ir dėl 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1628 dėl reikalavimų, susijusių su ne keliais judančių mechanizmų vidaus degimo variklių dujinių ir kietųjų dalelių išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis ir tipo patvirtinimu, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1024/2012 ir (ES) Nr. 167/2013 ir iš dalies keičiama bei panaikinama Direktyva 97/68/EB (OL L 252, 2016, p. 53).
- 48 Kaip teigia Komisija, Direktyvos 2007/46 genezė patvirtina, kad jos 4 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje esanti frazė „dalyvauti kelių eisme“ neturi savarankiškos taikymo srities. Pradiniame Komisijos pasiūlyme ši nuostata buvo suformuluota taip: „valstybės narės gali registruoti arba leisti parduoti ar pradėti eksploatuoti tik tokias transporto priemones <...>, kurios atitinka šios direktyvos reikalavimus.“ Kai šios nuostatos tekstas buvo svarstomas per teisėkūros procedūrą, jos turinys keitėsi

dėl toliau nurodytų prižasčių, kurias Komisija nurodė savo iš dalies pakeistame pasiūlyme: „siekiant užtikrinti, kad šia direktyva ir atskirais reglamentuojančiais aktais nustatytos motorinių transporto priemonių patvirtinimo nuostatos nebūtų pažeidžiamos priimant nacionalinius transporto priemonių gamybos ir veikimo reikalavimus, taikomus transporto priemonėms po to, kai jos buvo parduotos, įregistruotos ir (arba) pradėtos eksploatuoti, 4 straipsnio 3 dalis buvo papildyta sąlyga dėl laisvo judėjimo“. Taigi pridėjus frazę „dalyvauti kelių eisme“ buvo siekiama ne išplėsti rengiamo teisės akto taikymo sritį, o neleisti valstybėms narėms išvengti draudimo priešintis šio teisės akto nuostatas atitinkančių naujų transporto priemonių pardavimui, registracijai ar pradėjimui eksploatuoti. Tokia pati „kovos su vengimu“ nuostata jau buvo Direktyvoje 70/156, kurioje buvo kalbama apie „naudojimą“, o ne „dalyvavimą kelių eisme“. Komisija nurodo, kad, kaip ir panašiose Vokietijos ir Nyderlandų teisės aktų nuostatose, 2009 m. balandžio 30 d. Prancūzijos ministro pirmininko dekreto Nr. 2009-497 dėl transporto priemonių patvirtinimo ir registracijos (*décret du Premier ministre français no 2009-497, du 30 avril 2009, relatif aux réceptions et homologations des véhicules et modifiant le code De la route*) (2009 m. gegužės 3 d. JORF, p. 7472), kuriuo Direktyva 2007/46 perkelta į nacionalinę teisę, 9 straipsnyje nurodoma ne transporto priemonių „dalyvavimas kelių eisme“, o „pradėjimas eksploatuoti“, kuris buvo siejamas su galimybe patekti į rinką.

- 49 Be to, Direktyva 2008/50 dėl aplinkos oro kokybės, kurios svarbiausi aspektai buvo priminti šio sprendimo 17 punkte, paliko valstybėms narėms visišką diskreciją imtis kovos su oro tarša priemonių. Visų pirma šioje direktyvoje numatytuose trumpojo laikotarpio veiksmų planuose galėjo būti numatytos priemonės, susijusios su motorinių transporto priemonių eismu, o tai rodė, kad Direktyva 2007/46 ir jos išvestiniai „reglamentuojamojo pobūdžio aktai“ niekaip neriboja valstybių narių valdžios institucijų veiksmų šioje srityje.
- 50 Pirmiausia reikėtų priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją tai, kad Sąjungos aktas trukdo viešajam juridiniam asmeniui savo nuožiūra naudotis savo paties kompetencija, turi tiesioginę sąsają su jo teisine padėtimi, todėl šis aktas yra tiesiogiai susijęs su šiuo juridiniu asmeniu. Taip buvo nuspręsta, pavyzdžiui, byloje dėl subvalstybinių vienetų teikiamos valstybės pagalbos (šiuo klausimu žr. 1988 m. kovo 8 d. Sprendimo *Exécutif régional wallon ir Glaverbel / Komisija*, 62/87 ir 72/87, EU:C:1988:132, 6 ir 8 punktus; 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Vlaamse Gewest / Komisija*, T-214/95, EU:T:1998:77, 29 punktą ir 2015 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Comunidad Autónoma del País Vasco ir Itelazpi / Komisija*, T-462/13, EU:T:2015:902, 34 punktą). Taip buvo nuspręsta ir byloje dėl išipareigojimų žemės ūkio ir žemės ūkio produktų muitų, taikytinų būsimai valstybei narei prieš jos įstojimą, srityje (šiuo klausimu žr. 2009 m. birželio 10 d. Sprendimo *Lenkija / Komisija*, T-257/04, EU:T:2009:182, 56–58 punktus). Vis dėlto Sąjungos aktas būtų dar labiau tiesiogiai susijęs su subvalstybiniu vienetu, jei darytų poveikį jo paties norminių teisės aktų leidybos kompetencijai (šiuo atveju – automobilių eismo reglamentavimo srityje), o ne vien jo įgaliojimams priimti individualius sprendimus pagal anksto apibrėžtą reguliavimo tvarką.
- 51 Be to, šioje byloje atrodo, kad ginčijamas reglamentas negali turėti poveikio tam tikrų rūšių automobilių eismo teisės aktams, kuriuos gali priimti valstybių narių valdžios institucijos, visų pirma tiems, kuriuos gali priimti valstybės teritoriniai vienetai, neatsižvelgiant į jų atitiktį kitoms Sąjungos teisės nuostatoms.
- 52 Šiuo klausimu, kaip nurodyta Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje, su kuria siejamas ginčijamas reglamentas, „dėl prižasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, [valstybės narės] nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemones [ar joms dalyvauti kelių eisme], sudėtines dalis ar atskirus techninius mazgus, jei jie atitinka šios direktyvos reikalavimus“. Taigi jai gali prieštarauti tik tie teisės aktai, kuriuose, siekiant apibrėžti jų taikymo sritį, atsižvelgiama į transporto priemonių, kurios yra šios direktyvos, jos „reglamentuojamojo pobūdžio aktų“ ir išvestinių aktų nuostatų dalykas, gamybos ar veikimo aspektus. Taip nėra kalbant apie eismą reglamentuojančius teisės aktus, taikomus visoms transporto priemonėms arba pagal kitus kriterijus apibrėžtai transporto priemonių kategorijai (pavyzdžiui, apskritai sunkesnėms nei 3,5 tonos), nes šių teisės aktų taikymo sritis nėra apibrėžta

- atsižvelgiant į atitinkamų transporto priemonių, reglamentuojamų direktyva, jos „reglamentuojamojo pobūdžio aktais“ ir išvestiniais aktais, gamybos ar veikimo aspektus. Šie Sąjungos aktai visų pirma neturi poveikio daugumai „kelių kodekso“ teisės aktų arba teisės aktų, priimtų jiems įgyvendinti, taip pat eismo ribojimo priemonėms, taikomoms visoms transporto priemonėms, pavyzdžiui, kuriomis nustatomos pėsčiųjų zonos, „dienos be automobilio“ arba eismo apribojimai, jeigu yra labai padidėjusi tarša. Taigi Komisija teisingai pažymėjo, kad, atsižvelgiant į ginčijamą reglamentą, Briuselio miestas galėtų laisvai nustatyti „dienas be automobilio“.
- 53 Be to, valstybės narės viešosios valdžios institucija, nepažeisdama Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos, šiuo metu galėtų nustatyti eismo apribojimus, grindžiamus transporto priemonių, kurių kategorijai taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios atitinka geriausiu atveju euro 5 standartą, išmetamųjų teršalų lygiu, nes šis standartas ir ankstesni euro standartai taikant šią direktyvą nebegalioja. Iš tiesų, kaip nurodyta šio sprendimo 6 punkte, pagal šio reglamento 10 straipsnį nuo 2014 m. rugsėjo 1 d. naujų lengvųjų keleivinių transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas būtent euro 6 standartas, o nuo 2015 m. rugsėjo 1 d. – šių transporto priemonių registracijai ar leidimui jas parduoti ar pradėti eksploatuoti, atidedant šias datas vieniems metams daugumai lengvųjų komercinių transporto priemonių, o sunkiosioms komercinėms transporto priemonėms taikomas kitas reglamentas. Šiuo klausimu galima priminti, kad 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendime *Komisija / Austrija* (C-28/09, EU:C:2011:854) Teisingumo Teismas nurodė, kad valstybė narė, kuri, siekdama kovoti su aplinkos oro tarša, jau uždraudė sunkiasvorių krovinių transporto priemonių, priskiriamų prie geriausios iš buvusių euro klasės, eismą, užuot nustačiusi atskiriems sektoriams taikomą eismo draudimą, taikytiną sunkiasvorėms krovinėms transporto priemonėms, neatsižvelgiant į tai, kokiai euro klasei jie priklauso, priešingai EB sutarties taisyklėms, susijusioms su laisvu prekių judėjimu, siekdama laikytis šių taisyklių, galėjo tiesiog išplėsti pradinio draudimo taikymą sunkiasvorėms krovinėms transporto priemonėms, priskiriamoms prie euro standarto, einančio po iš pradžių numatytos euro klasės.
- 54 Vis dėlto, kalbant apie valstybių narių valdžios institucijų priimtus eismą reglamentuojančius teisės aktus, kuriais būtų nustatomi transporto priemonių, kurių kategorijai taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios atitinka euro 6 standartą arba atliekant ĮVSITK bandymus – NTE vertes, išmetamųjų teršalų lygiu grindžiami eismo apribojimai, situacija yra kitokia, nes šiam standartui arba pagal šias vertes nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio apribojimai galioja taikant Direktyvą 2007/46.
- 55 Žinoma, kaip iš esmės pažymi Komisija, eismą reglamentuojančių teisės aktų priėmimas taip pat priskiriamas iš nacionalinės teisės kylantiems įgaliojimams, net jei valstybės narės ir jų viešosios valdžios institucijos gali būti paskatintos juos priimti dar ir siekiant įvykdyti joms pagal Direktyvą 2008/50 tenkančius įpareigojimus dėl oro kokybės užtikrinimo, ir net jeigu prireikus šiuose teisės aktuose būtų naudojami euro standartai, siekiant nustatyti juose įtvirtintų apribojimų taikymo sritį.
- 56 Taigi kyla klausimas, ar valstybių narių viešosios valdžios institucijų priimti eismą reglamentuojantys teisės aktai tiek, kiek jie būtų susiję su šio sprendimo 54 punkte nurodytomis transporto priemonėmis, kirstųsi su Direktyvos 2007/46, visų pirma jos 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos, reikalavimais.
- 57 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą, reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (1983 m. lapkričio 17 d. Sprendimo *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, 12 punktą ir 2012 m. liepos 19 d. Sprendimo *ebookers.com Deutschland*, C-112/11, EU:C:2012:487, 12 punktą). Šiuo tikslu atitinkamai remiamasi lingvistiniu, kontekstiniu (arba sisteminiu) ir teleologiniu aiškinimu.
- 58 Vis dėlto šio sprendimo 55 punkte minėtai nacionalinės teisės autonomijos sričiai, atsižvelgiant į Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos tekstą, turi būti nustatytos ribos, neleidžiančios valstybių narių viešosios valdžios institucijoms dėl motyvų, susijusių su išmetamųjų teršalų lygiu, riboti šioje srityje galiojančius ES reikalavimus atitinkančių transporto priemonių eismą,

nes šioje nuostatoje numatyta, kad valstybės narės „dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių <...> [ar transporto priemonėms dalyvauti kelių eisme] <...>, jei [jos] atitinka šios direktyvos reikalavimus“.

- 59 Kalbant konkrečiau, remiantis lingvistiniu Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimu, valstybės narės viešosios valdžios institucija, be kita ko, valstybės teritorinis vienetas, negalėtų nustatyti eismo apribojimų, grindžiamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų lygiu, transporto priemonėms, kurių kategorijai taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios atitinka euro 6 standartą, nes šis standartas galioja, todėl šios transporto priemonės atitinka iš šios direktyvos kylančius reikalavimus. Be to, kadangi ginčijamame reglamente apibrėžtos išmetamųjų azoto oksidų kiekio vertės, kurios negali būti viršytos atliekant ĮVSITK bandymus, tokia valdžios institucija negalėtų nustatyti transporto priemonių išmetamųjų teršalų lygiu grindžiamų eismo apribojimų transporto priemonėms, kurių kategorijai taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios per šiuos bandymus atitinka šias NTE vertes. Reikia priminti, kad šie bandymai ir ribinės vertės privalomai taikomos nuo 2017 m. rugsėjo 1 d., kaip nurodyta šio sprendimo 15 punkte.
- 60 Vis dėlto reikia išnagrinėti, ar Komisijos pateikti argumentai, grindžiami teleologiniu ir kontekstiniu Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimu, leidžia suabejoti šiuo aiškinimu.
- 61 Iš esmės dėl teleologinio Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimo Komisija tvirtina, kad vienintelis šios direktyvos, jos „reglamentuojamojo pobūdžio aktų“ ir išvestinių aktų tikslas – užtikrinti, kad naujos transporto priemonės, atitinkančios suderintus šių teisės aktų reikalavimus, galėtų būti pateiktos į valstybių narių rinkas be jokių kliūčių, pagal vidaus rinkai taikytinus principus.
- 62 Nors pats šis teiginys yra pagrįstas, vis dėlto jis neleidžia suabejoti šio sprendimo 59 punkte pateiktu lingvistiniu Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimu.
- 63 Direktyvos 2007/46 teisinis pagrindas yra EB 95 straipsnis (jo esminės nuostatos buvo pakartotos SESV 114 straipsnyje). EB 95 straipsnis skirtas EB 14 straipsnyje nurodytiems tikslams įgyvendinti (jo nuostatos buvo iš esmės pakartotos SESV 26 straipsnyje), t. y. sukurti vidaus rinką (EB 14 straipsnio 1 dalis), kurią „sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje pagal [EB sutarties] nuostatas užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas“ (EB 14 straipsnio 2 dalis). Be to, kaip teigia Komisija, šis teisinis pagrindas neleidžia Sąjungai suderinti visko prekių ar paslaugų srityje motyvuojant siekiu sukurti vidaus rinką. Iš tiesų EB 95 straipsnis leidžia nustatyti „priemones valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatoms, skirtoms vidaus rinkos sukūrimui ir veikimui, suderinti“, o 2000 m. spalio 5 d. Sprendime *Vokietija / Parlamentas ir Taryba* (C-376/98, EU:C:2000:544, 83 punktas), kuriuo rėmėsi Komisija, buvo nuspręsta, kad ši nuostata nesuteikia Sąjungos teisės aktų leidėjui bendros kompetencijos reglamentuoti vidaus rinką. Taigi, kaip iš esmės nurodyta šio sprendimo 84 ir 85 punktuose, iš EB 95 straipsnio kylanti kompetencija apsiriboja situacijomis, kai iš tikrųjų reikia ištaisyti atitinkamas laisvo prekių, paslaugų ar kapitalo judėjimo tarp valstybių narių kliūtis.
- 64 Nagrinėjamu atveju Direktyvos 2007/46 2 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, jog „siekiama, kad būtų sukurta ir veiktų Bendrijos vidaus rinką, valstybių narių patvirtinimo sistemas tikslinga pakeisti visišką suderinimo principu grindžiama Bendrijos patvirtinimo procedūra“. Šios direktyvos 1 straipsnyje „Dalykas“ nurodyta, kad ja „nustatoma suderinta sistema, kurią sudaro į jos taikymo sritį patenkančių visų naujų transporto priemonių <...> patvirtinimui taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai, siekiant palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatacijoje pradžią [Sąjungoje]“. Taigi nepaneigiama, kad esminis šios direktyvos tikslas yra naujų motorinių transporto priemonių pateikimas rinkai, t. y. laisvas tam tikrų prekių judėjimas tarp valstybių narių, kad ja nesiekama nustatyti bendrą reguliavimo pagrindų kelių eismą reglamentuojantiems teisės aktams, skirtiems šioms transporto priemonėms, kuriuos yra priėmusios valstybių narių valdžios institucijos, ir kad ji nepriskiriama Sąjungos transporto ar aplinkos politikai, nors šiuo tikslu į ją turi būti įtrauktas EB 95 straipsnyje nurodytas aukšto lygio apsaugos reikalavimas.

- 65 Vis dėlto tai nereiškia, kad kiekviena nuostata, susijusi su naujų motorinių transporto priemonių eismu keliuose, neturėtų savo vietos Direktyvoje 2007/46. Neretai direktyvoje ar kitoje iš pirmosios direktyvos kylančioje direktyvoje yra nuostatų, nepriskiriamų joje numatytam pagrindiniam tikslui, bet jomis siekiama užtikrinti priimtų nuostatų veiksmingumą, kad šis tikslas būtų pasiektas. Štai viešųjų pirkimų srityje taikomų direktyvų tikslas yra palengvinti laisvą prekių judėjimą ir laisvą paslaugų teikimą viešųjų pirkimų srityje. Vis dėlto, siekiant užtikrinti šį tikslą, t. y. šių direktyvų veiksmingumą, konkrečiose direktyvose buvo įtvirtintos nuostatos, skirtos garantuoti, kad perkančiųjų organizacijų ir perkančiųjų subjektų priimti sprendimai galėtų būti veiksmingai apskusti, visų pirma kaip įmanoma greičiau, nors direktyvomis viešųjų pirkimų srityje tikrai nesiekta suderinti teisminių teisių gynimo būdų skirtingose valstybėse narėse (šiuo klausimu žr. 2009 m. birželio 11 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-327/08, nepaskelbtas Rink., EU:C:2009:371, 2–9 punktus). Be to, direktyvose, kuriomis siekiama užtikrinti laisvą informacinių paslaugų judėjimą (spaudos, radijo, televizijos, interneto), tam užtikrinti yra numatytos nuostatos, kuriomis suderinami draudimai, susiję su tabako produktų reklama, atitinkantys visuomenės sveikatos apsaugos tikslą (šiuo klausimu žr. 2006 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Vokietija / Parlamentas ir Taryba*, C-380/03, EU:C:2006:772, 3–11 punktus).
- 66 Be to, pagal suformuotą jurisprudenciją, esant keliems galimiems Sąjungos teisės nuostatos aiškinimo variantams, pirmenybė turi būti teikiama tam, kuris užtikrina jos veiksmingumą (1970 m. spalio 6 d. Sprendimo *Grad*, 9/70, EU:C:1970:78, 12 ir 13 punktai; 1988 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Land De Sarre ir kt.*, 187/87, EU:C:1988:439, 19 punktas ir 2000 m. vasario 24 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija*, C-434/97, EU:C:2000:98, 21 punktas). Dalyvavimo kelių eisme paminėjimas nebūtų veiksmingas, jeigu, kaip teigia Komisija, jo taikymo sritis arba reikšmė būtų tokia pati kaip transporto priemonių „registracijos, pardavimo ar pradėjimo eksploatuoti“.
- 67 Taigi Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje esanti nuostata, vadovaujantis būtent teleologiniu požiūriu, negali būti aiškinama taip, kad joje iš esmės norima pasakyti tik tai, kad naujasis naujos motorinės transporto priemonės, atitinkančios šios direktyvos reikalavimus, savininkas turi teisę ją nusipirkti, įregistruoti, pradėti eksploatuoti ir vairuoti, nepažeisdamas šios direktyvos. Taip būtų pakenkta šios direktyvos veiksmingumui, nes galimai paveiktų transporto priemonių pateikimui rinkai kliudytų baimė, kad jos negalės būti įprastai naudojamos. Pavyzdžiui, jeigu vairuotojas, naudojantis transporto priemonę tam, kad nusigautų iš Paryžiaus (Prancūzija) į Briuselį (Belgija) arba Madridą (Ispanija), sužinotų, kad ieškovai ketina uždrausti savo teritorijoje visiškai arba iš dalies važiuoti transporto priemonėmis, kurios neatitinka euro 6 standarto ribinių verčių, taikomų atliekant ĮVSITK bandymus, nors šios transporto priemonės ir atitiktų NTE vertes, toks vairuotojas galėtų atsisakyti pirkti šią naują motorinę benzinu arba dyzeliu varomą transporto priemonę, kuriai tai būtų taikoma. Problema dar padidėtų, jeigu dauguma valstybės teritorinių vienetų, siekdami kovoti su oro tarša, imtųsi panašių veiksmų Sąjungoje, kaip buvo pabrėžta per posėdį. Be to, pateikdama su kontekstu susijusius argumentus, Komisija teigia, kad nuorodos į dalyvavimą kelių eisme įtraukimas į šią pastraipą atitinka „kovos su vengimu“ nuostatos įtraukimą siekiant užtikrinti nekludomą atitinkamų transporto priemonių pateikimą rinkai.
- 68 Per posėdį Komisija taip pat nurodė, jog būtų nenuoseklu manyti, kad valstybių narių viešosios valdžios institucijos negali riboti naujausius reikalavimus kovos su oro tarša srityje atitinkančių transporto priemonių eismo dėl priežasčių, susijusių su jų išmetamų teršalų kiekiu, ir kad jos galėtų riboti transporto priemonių eismą, remdamosi motyvais, į kuriuos nebuvo atsižvelgta Direktyvoje 2007/46, arba riboti senesnių transporto priemonių, kurios jų pateikimo rinkai metu visiškai atitiko išmetamųjų teršalų kiekio ribojimo srityje taikomus reikalavimus, eismą. Atsakant į šį argumentą, reikėtų pažymėti, kad jis, priešingai, yra nuoseklus teleologiniu požiūriu, nes, pirma, ši direktyva neapima eismo apribojimų, nustatytų remiantis kriterijais, nepriklausančiais nuo techninių aspektų, kurie yra reglamentuojami jos nuostatomis, klausimo (žr. šio sprendimo 52 punktą), ir, antra, ši direktyva taip pat neapima transporto priemonių, kurios neatitinka nuo šiol pagal jos nuostatas galiojančių reikalavimų, eismo klausimo, net jeigu jų pateikimo rinkai metu šios transporto priemonės atitiko tuo metu galiojusius to paties pobūdžio reikalavimus (žr. šio sprendimo 53 punktą). Paprastai šios transporto priemonės yra arba naujos transporto priemonės, bet jos negali būti įprastai pateikiamos

Sąjungos rinkai, arba naudotos transporto priemonės, pavyzdžiui, naujos arba naudotos transporto priemonės, atitinkančios euro 5 standartą, bet ne euro 6 standartą. Ir vienos, ir kitos nepatenka į direktyvoje nustatytą apsaugos sritį, nes ji susijusi su naujomis motorinėmis transporto priemonėmis, kurias numatoma parduoti Sąjungoje. Teleologinis Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimas šiuo aspektu atitinka ir lingvistinį šios nuostatos aiškinimą.

69 Dėl kontekstinio Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimo Komisija nurodo, kad šioje nuostatoje paminėto draudimo riboti dalyvavimą kelių eisme nėra analogiškose teisės akto nuostatose, susijusiose su kitų rūšių transporto priemonėmis ar varikliais, nei tos, kurioms taikoma ši direktyva, ir jis buvo įtrauktas į šią direktyvą tik vykstant šio teisės akto svarstymams per teisėkūros procedūrą, o tai rodo, kad šis paminėjimas neapima ko nors kito nei transporto priemonių registracija, pardavimas ir pradėjimas eksploatuoti. Vis dėlto šis argumentas neatrodo savarankiškas, palyginti su tuo, ką Komisija nurodė dėl teleologinio šios nuostatos aiškinimo. Tai, kad viename tekste aiškiai nurodyta, kad pirma nurodytomis sąlygomis transporto priemonių, atitinkančių iš šio teksto kylančius reikalavimus, dalyvavimas kelių eisme neturi būti ribojamas, kitame tekste vietoj dalyvavimo kelių eisme nurodytas naudojimas, o dar kituose tekstuose visai nieko nepatikslinkta, niekaip nekeičia aplinkybės, kad situacija, kurią lemia šioje direktyvoje numatytas išsamus derinimas, neišvengiamai reiškia, kad, išskyrus ypatingus atvejus, valstybės narės ir jų viešosios valdžios institucijos negali prieštarauti naudojimui, kuriam paprastai yra skirta derinimo priemonėje nustatytus reikalavimus atitinkanti prekė, antraip būtų pakenkta šios priemonės veiksmingumui.

70 Žinoma, šis principas neturi poveikio valstybių narių galimybei remtis SESV 114 straipsnio 4 ir paskesnėse dalyse esančiomis nuostatomis, leidžiančiomis tam tikromis aplinkybėmis nukrypti nuo derinimo priemonės, be kita ko, dėl sveikatos ir aplinkos apsaugos priežasčių. Vis dėlto šia išimtinė galimybe gali būti naudojama tik iš karto ir atidžiai kontroliuojant Komisijai, taigi negalima teigti, kad dėl šios galybės derinimo priemonė neturi poveikio valstybių narių ir jų valdžios institucijų įgaliojimams.

71 Per teismo posėdį taip pat buvo remiamasi Direktyvos 2007/46 8 straipsnio 3 dalimi ir 29 straipsniu, kuriuose atitinkamai nurodyta:

„Jeigu valstybė narė nustato, kad tam tikro tipo transporto priemonė <...>, nors ir atitinkant[i] reikalaujamas nuostatas, kelia didelį pavojų kelių eismo saugumui arba labai kenkia aplinkai ar visuomenės sveikatai, ji gali atsakyti išduoti EB tipo patvirtinimą. Šiuo atveju ji nedelsdama išsiunčia kitoms valstybėms narėms ir Komisijai išsamią bylą, kurioje paaiškina savo sprendimo priežastis ir pateikia įrodymus savo išvadoms.“

„1. Jeigu valstybė narė nustato, kad naujos transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys arba atskiri techniniai mazgai, nors ir atitinkantys taikomus reikalavimus arba tinkamai pažymėti, kelia rimtą pavojų kelių eismo saugumui arba labai kenkia aplinkai ar visuomenės sveikatai, ta valstybė narė gali ne ilgesniam kaip šešių mėnesių laikotarpiui atsakyti užregistruoti tokias transporto priemones arba uždrausti parduoti ar pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones, sudėtinės dalis ar atskirus techninius mazgus savo teritorijoje.

Tokiais atvejais atitinkama valstybė narė nedelsdama apie tai praneša atitinkamai gamintojui, kitoms valstybėms narėms ir Komisijai <...>

[Tada taikoma procedūra, dėl kurios teisės aktai gali būti iš dalies keičiami arba imamas priemonių, kad teisės aktų būtų geriau laikomasi].“

72 Nors šiuo klausimu nurodytiną panašaus pobūdžio pastabos, kurios buvo pateiktos dėl SESV 114 straipsnio 4 ir paskesnių dalių, vis dėlto Direktyvos 2007/46 8 straipsnio 3 dalis ir 29 straipsnis iš esmės leidžia kalbėti tik apie atsakymą patvirtinti EB tipą, dėl kurio neleidžiama

- parduoti jokio konkretaus tipo transporto priemonės, arba apie teisės aktų peržiūrą, o tai yra priemonės, kurios labai skiriasi nuo tikslinių eismo ribojimo priemonių, ieškovų numatytų savo teritorijoje.
- 73 Kiti Komisijos pateikti argumentai taip pat neleidžia paneigti išvadų, padarytų aiškinant Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą lingvistiškai ir teleologiškai.
- 74 Tai, kad Direktyvoje 2008/50 numatyta, kad valstybės narės turi imtis kovos su oro tarša priemonių, be kita ko, nustatydamos šioje direktyvoje numatytus trumpojo laikotarpio veiksmų planus, neatleidžia valstybių narių nuo joms nustatytų įpareigojimų, kylančių iš kitų Sąjungos teisės normų (šiuo klausimu žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Komisija / Austrija*, C-28/09, EU:C:2011:854, 111 punktą). Be to, tik jeigu dėl lingvistinio ir teleologinio Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimo pagal Direktyvą 2008/50 taptų neįmanoma ar labai sunku nustatyti bet kokias veiksmingas automobilių eismo ribojimo priemones, skirtas kovoti su oro tarša, šiuos aiškinimus būtų galima kvestionuoti, aiškinant šią nuostatą pagal kontekstą. Vis dėlto, kaip buvo nurodyta šio sprendimo 52 ir 53 punktuose, valstybės narės ir jų valdžios institucijos išlaiko įgaliojimus nustatyti eismo ribojimo priemones, taikomas visoms transporto priemonėms ar konkrečioms jų kategorijoms, remiantis labai bendrais arba tiksliniais kriterijais dėl transporto priemonių, kurios nebepatenka į galiojančių Direktyvos 2007/46 nuostatų, jos „reglamentuojamojo pobūdžio aktų“ ir išvestinių aktų taikymo sritį. Visų pirma, nors dėl lingvistinio ir teleologinio šios nuostatos aiškinimo iš tikrųjų ribojami valstybių narių kompetentingų valdžios institucijų įgaliojimai imtis tikslinių eismo ribojimo priemonių, apimančių transporto priemones, atitinkančias galiojančius pastarosios direktyvos, jos „reglamentuojamojo pobūdžio aktų“ ir išvestinių aktų reikalavimus (pavyzdžiui, apribojimas transporto priemonėms, kurios per ĮVSITK bandymus viršija euro 6 standarto ribines vertes, tačiau neviršija NTE verčių), kartu joms paliekama didelė diskrecija imtis priemonių, kurios padėtų siekti Direktyvoje 2008/50 nustatytų tikslų, nors, šių valdžios institucijų požiūriu, šios priemonės galbūt ir nebūtų tinkamiausios (pavyzdžiui, bendras apribojimas arba apribojimas, taikomas visoms transporto priemonėms, atitinkančioms nebent euro 5 standartą).
- 75 Galiausiai aplinkybė, kad kai kurių valstybių narių Direktyvos 2007/46 perkėlimo į nacionalinę teisę priemonėse minimas „pradėjimas eksploatuoti“, o ne „dalyvavimas kelių eisme“, šioje byloje negali būti tas aspektas, į kurį derėtų atsižvelgti aiškinant šios direktyvos 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą. Iš tiesų, kaip jau buvo ne kartą nuspręsta, tais atvejais, kai Sąjungos teisės nuostatoje aiškiai nedaroma nuoroda į valstybių narių teisę, norint nustatyti šios nuostatos prasmę ir apimtį, jos reikšmė visoje Sąjungoje paprastai turi būti aiškinama autonomiškai ir vienodai, atsižvelgiant į nuostatos kontekstą ir nagrinėjamu teisės aktu siekiamą tikslą (šiuo klausimu žr. 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Associazione Italia Nostra Onlus*, C-444/15, EU:C:2016:978, 66 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Kartais konstatuojama, kad, net ir nesant aiškios nuorodos į valstybių narių teisę, Sąjungos teisei taikyti gali reikėti remtis valstybių narių teise, jeigu teismas Sąjungos teiseje ar jos bendruosiuose principuose negali rasti elementų, leidžiančių jam išsiaiškinti nagrinėjamos Sąjungos teisės nuostatos turinį ir taikymo sritį, aiškinant ją autonomiškai (1992 m. gruodžio 18 d. Sprendimo *Díaz García / Parlamentas*, T-43/90, EU:T:1992:120, 36 punktas), vis dėlto, kaip matyti iš pateiktos analizės, šioje byloje nagrinėjamu atveju taip nėra.
- 76 Taigi aiškinant Direktyvą 2007/46, konkrečiau – jos 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą lingvistiškai, teleologiškai ir pagal kontekstą, šios nuostatos prasmė nesikeičia, t. y. pagal ją valstybės narės viešosios valdžios institucijoms iš tikrųjų neleidžiama, nepaliekant joms jokios diskrecijos, drausti ar riboti transporto priemonių eismą keliuose ar jam kliudyti dėl priešasčių, susijusių su jų gamybos ar veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, jei šios transporto priemonės atitinka šios direktyvos reikalavimus, o tai reiškia, kad dėl ginčijamo reglamento priėmimo ieškovai negali, kaip jie teigia, nustatydami tikslinę priemonę, kuria atsižvelgiama į transporto priemonių išmetamų teršalų lygį, riboti eismo tų transporto priemonių, kurios per ĮVSITK bandymus neatitinka pagal euro 6 standartą nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, tačiau kurios vis dėlto atitinka šiame reglamente nustatytas išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes, kurios yra didesnės už pirmąsias.

- 77 Paryžiaus ir Briuselio miestai per teismo posėdį šiuo klausimu nurodė, kad nacionalinis administracinis teismas, į kurį kreiptųsi, pavyzdžiui, nepatenkintas vairuotojas, pareikšdamas ieškinį dėl vieno iš jų aktų, šio sprendimo 76 punkte nurodytomis sąlygomis ribojančių transporto priemonių eismą, nedvejodamas panaikintų tokį aktą dėl jo prieštaravimo Direktyvai 2007/46 ir ginčijamam reglamentui.
- 78 Neužbėgant už akių galimiems valstybių narių teismų sprendimams, iš tiesų reikėtų priminti, kad siekis užtikrinti direktyvų veiksmingumą, kuris yra būtinas Europos sistemai, lėmė jų nuostatų tiesioginio veikimo teoriją, pagal kurią privatiems asmenims siekiama suteikti teises, kuriomis jie gali remtis prieš viešosios valdžios institucijas (1974 m. gruodžio 4 d. Sprendimo *van Duyn*, 41/74, EU:C:1974:133, 12 punktą). Vis dėlto Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antra pastraipa, pagal kurią valstybė narė „dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, <...> nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemones [ar joms dalyvauti kelių eisme] <...> jei [jos] atitinka šios direktyvos reikalavimus“, suteikia teises privatiems asmenims, nes ji yra besąlyginė, aiški ir tiksli, net jei Komisija ir galėjo diskutuoti dėl jos taikymo srities (šiuo klausimu žr. 1970 m. spalio 6 d. Sprendimo *Grad*, 9/70, EU:C:1970:78, 9 punktą ir 1974 m. gruodžio 4 d. Sprendimo *van Duyn*, 41/74, EU:C:1974:133, 14 punktą). Taip pat reikia priminti, kad pagal SESV 288 straipsnio antrą pastraipą reglamentas yra taikomas visuotinai, privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse, taigi juo gali remtis privatūs asmenys.
- 79 Be to, Belgijos Karalystė, Ispanijos Karalystė ir Prancūzijos Respublika nebūtų apsaugotos nuo ieškinio dėl išipareigojimų neįvykdymo, pareikšto pagal SESV 258 ar 259 straipsnius, jeigu vienas ar kitas ieškovas priimtų šio sprendimo 77 punkte nurodytus aktus. Iš tiesų valstybės narės turi šiuo pagrindu atsakyti už visus Sąjungos teisės pažeidimus, kuriuos padaro jų viešosios valdžios institucijos (1970 m. gegužės 5 d. Sprendimo *Komisija / Belgija*, 77/69, EU:C:1970:34, 15 punktą). Apskritai pagal ESS 4 straipsnio 3 dalyje nurodytą lojalaus bendradarbiavimo principą valstybės narės turi imtis visų tinkamų priemonių, siekdamas užtikrinti iš Sutarčių ar Sąjungos institucijų aktų kylančių pareigų vykdymą, ir nesiima jokių priemonių, kurios gali trukdyti siekti Sąjungos tikslų. Šis principas taikomas visoms valstybės narės valdžios institucijoms, nesvarbu, ar tai būtų centrinės valstybės valdžios institucija, federalinės valstybės institucijos ar kitos teritorinės institucijos (šiuo klausimu žr. 1990 m. birželio 12 d. Sprendimo *Vokietija / Komisija*, C-8/88, EU:C:1990:241, 13 punktą ir 2010 m. balandžio 13 d. Sprendimo *Wall*, C-91/08, EU:C:2010:182, 69 punktą). Taigi pagal šį principą ieškovai turėjo patys nesiimti šio sprendimo 76 punkte apibūdintų eismo ribojimo priemonių.
- 80 Be to, šio sprendimo 76 punkte nurodytas įgaliojimų apribojimas yra realiai taikomas ieškovams.
- 81 Šiuo klausimu ieškovai pagrindė ne tik tai, kad pagal nacionalinę teisę turi įgaliojimus saugoti aplinką ir sveikatą, visų pirma siekiant kovoti su oro tarša, įskaitant įgaliojimus šiuo tikslu riboti automobilių eismą. Komisija to neginčija.
- 82 Ieškovai taip pat pateikė pavyzdžius priemonių, kurių jau ėmėsi. Pavyzdžiui, kaip matyti iš bylos medžiagos, Paryžiaus miestas dviem paėliui priimtais mero ir policijos prefekto dekretais nustatė riboto eismo zoną, apimančią visą jo centro teritoriją, iš pradžių nuo 2015 m. rugsėjo 1 d., o vėliau nuo 2017 m. liepos 1 d. nuo 8 iki 20 val. darbo dienomis uždrausdamas bent vieno ar kito euro standarto neatitinkančių transporto priemonių eismą, pavyzdžiui, šiuo metu – euro 3 standarto, taikomo dyzelinei keleivinei transporto priemonei, išskyrus specialias išimtis. 2020 m. minimalus standartas norint dalyvauti eisme bus euro 5 standartas, šio miesto plane „klimatas, oras, energija“ nuo 2024 m. numatoma uždrausti dyzelinių transporto priemonių eismą, o nuo 2030 m. – benzinu varomų transporto priemonių eismą. Briuselio miestas centre įkūrė didelę pėsčiųjų zoną ir, kaip jau buvo minėta, paskelbė „dienas be automobilio“. Madrido miestas 2015 ir 2016 m. aplinkos ir judumo valdymo sektoriaus įgaliojimo asmens dekretais nustatė eismo ribojimus didelės taršos laikotarpiais, kaip buvo numatyta šio miesto priimtame 2011–2015 m. oro kokybės plane ir protokole dėl priemonių, kurių numatoma imtis didelės azoto dioksido taršos laikotarpiais.

- 83 Ieškovai taip pat pateikė įvairių dokumentų ar tyrimų, susijusių su oro kokybe jų teritorijoje, rodančių susirūpinimą keliančius taršos lygius (nepaisant išmetamų azoto oksidų kiekio sumažėjimo per dešimtmetį Paryžiuje ir Madride), arba nurodo procedūras dėl išipareigojimų neįvykdymo, kurias Komisija pradėjo prieš Belgijos Karalystę, Ispanijos Karalystę ir Prancūzijos Respubliką dėl Direktyvos 2008/50 nesilaikymo, įskaitant azoto oksidų lygį, dėl kurio Komisija pranešime spaudai, kurį prie savo procesinių dokumentų pridėjo Briuselio miestas, buvo nurodžiusi, kad „daugumą išmetamųjų teršalų lemia kelių eismas apskritai ir dyzelinės transporto priemonės konkrečiai“. Per šiose bylose vykusius teismo posėdžius 2018 m. gegužės 17 d. Paryžiaus miesto atstovas pridūrė, ir jam niekas neprieštaravo, kad Komisija tos pačios dienos pranešime spaudai paskelbė apie tai, kad Teisingumo Teisme pareiškė ieškinį dėl išipareigojimų neįvykdymo daugeliui valstybių narių todėl, kad jos viršijo šioje direktyvoje nustatytas ribines azoto dioksido koncentracijos ore vertes, tarp jų ir ieškinį Prancūzijos Respublikai, paaiškėjus apie pernelyg didelę azoto dioksido koncentraciją, visų pirma Paryžiuje (pranešimas spaudai IP/18/3450).
- 84 Taigi iš pirma analizuotų teisinių ir kitų aplinkybių, be kita ko, susijusių su ieškovų įgaliojimais riboti automobilių eismą siekiant apsaugoti oro kokybę ir naudojimusi jais, darytina išvada, kad ginčijamo reglamento sąsaja su ieškovų teisine padėtimi yra įrodyta, todėl jis yra tiesiogiai susijęs su ieškovais, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą. Be to, kadangi ginčijamas reglamentas yra reglamentuojamojo pobūdžio aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinimo priemonių, kaip tai suprantama pagal tą pačią nuostatą, kaip nurodyta šio sprendimo 38 ir 40 punktuose, iš to darytina išvada, kad Paryžiaus, Briuselio ir Madrido miestų pareikšti ieškiniai yra priimtini ir kad Komisijos pateikti nepriimtiniu grindžiami prieštaravimai turi būti atmesti.

Dėl ieškinio dėl panaikinimo esmės

- 85 Ieškovai pateikia pagrindus, grindžiamus Komisijos kompetencijos priimti ginčijamo reglamento nuostatas, kurias jie kritikuoja, nebuvimu, ir pagrindus, grindžiamus įvairių Sąjungos teisės nuostatų pažeidimu iš esmės; šias nuostatas būtų galima suskirstyti į tris kategorijas: Reglamento Nr. 715/2007 nuostatos ir apskritai antrinės teisės aktai, kuriais siekiama užtikrinti oro kokybę; ESS ir SESV, taip pat Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos nuostatos; galiausiai įvairūs teisės principai. Ieškovai taip pat teigia, kad Komisija, priimdama ginčijamą reglamentą, piktnaudžiavo įgaliojimais.

– Dėl pagrindų, grindžiamų Komisijos kompetencijos nebuvimu

- 86 Kaip buvo nurodyta šio sprendimo 7 ir 8 punktuose, Reglamente Nr. 715/2007 nurodyta, kad Komisija yra įgaliota nustatyti įvairias įgyvendinimo priemones jo nuostatoms taikyti pagal procedūras, kurios nuo šiol numatytos Reglamente Nr. 182/2011. Šioje byloje nagrinėjamu atveju ginčijamo reglamento konstatuojamosiose dalyse aiškiai nurodyta Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalis, kurioje nustatyta, kad specialią tipo patvirtinimo tvarką, bandymus ir reikalavimus, susijusius su kai kuriais aspektais, be kita ko, pro išmetamąjį vamzdį išmetamais teršalais, nustato Komisija, taikydama reguliavimo procedūrą su tikrinimu, kuri apibūdinta Sprendimo 1999/468 5a straipsnyje, o pagal Reglamento Nr. 182/2011 12 straipsnį šio straipsnio pasekmės išliko galioti jame nurodytiems aktams.
- 87 Ieškovų teigimu, šioje byloje nėra įvykdytos sąlygos, leidžiančios Komisijai papildyti Reglamento Nr. 715/2007 nuostatas taikant reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Jie visų pirma nurodo štai ką.
- 88 Ieškovai pabrėžia, kad Sprendimo 1999/468 7a konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „reguliavimo procedūrą su tikrinimu būtina taikyti bendro pobūdžio priemonėms, skirtoms iš dalies pakeisti neesmines pagrindinio dokumento, [kurį bendrai priėmė Parlamentas ir Taryba], nuostatas, *inter alia*, išbraukiant kai kurias tokias nuostatas arba įrašant naujas neesmines nuostatas [tačiau] tokio teisės akto esmines nuostatas iš dalies keisti gali tik teisės aktų leidėjas, remdamasis Sutartimi“. Briuselio miestas priduria, kad Reglamento Nr. 715/2007 25 konstatuojamojoje dalyje pateikiamas panašaus pobūdžio vertinimas, nurodant, kad „visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus į I priedą įrašyti

dalelių kiekiu pagrįstas ribines vertes ir nustatyti naujas I priede nurodytas dalelių mase pagrįstas ribines vertes“ ir kad „šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmin[ėms] šio reglamento nuostat[oms], jos turėtų būti patvirtintos taikant [šio sprendimo] 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu“. Madrido miestas savo ruožtu taip pat mini to paties reglamento 26 konstatuojamąją dalį, kurioje nurodyta, kad „visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus parengti specialias procedūras, testus ir nustatyti tipo patvirtinimo reikalavimus bei persvarstyti dalelių ir dalelių kiekio ribinės vertės matavimo procedūrą, ir nustatyti priemones, susijusias su valdiklių naudojimu, su prieiga prie transporto priemonių remonto bei priežiūros informacijos ir su išmetamoms medžiagoms matuoti taikomais bandymų ciklais“ ir kad „šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos papildyti š[iam] reglament[ui], įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turėtų būti patvirtintos taikant [šio sprendimo] 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu“.

- 89 Pabrėždami skirtumus tarp reguliavimo procedūros su tikrinimu ir teisėkūros procedūros, per kurią priimamas Parlamento ir Tarybos aktas, ieškovai teigia, kad ĮVSITK bandymams nustatydamas didesnes azoto oksidų NTE vertes nei šių išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos euro 6 standartui Reglamento Nr. 715/2007 I priede, juolab kad šios ribinės vertės iki šiol buvo nuolat mažinamos, Komisija, neturėdama tam įgaliojimų, pakeitė esmines šio reglamento nuostatas. Briuselio miestas patikslina neginčijantis, kad Komisija pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalį yra įgaliota nustatyti naujus bandymus. Taigi jis nekvestionuoja reglamentų Nr. 692/2008 ir 2016/427 prieš įtraukiant ginčijamo reglamento nuostatas. Vis dėlto Briuselio miestas nesutinka su naujų išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinių verčių nustatymu ginčijamame reglamente, kurios yra švelnesnės už Parlamento ir Tarybos priimto reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytas ribines vertes. Dėl šių naujų ribinių verčių, kurias lemia atitikties koeficiento CF teršalo nustatymas ginčijamame reglamente, šiame priede nustatytos euro 6 standarto ribinės vertės taptų neveiksmingos. Kadangi Komisija teigia, kad patvirtinti atitikties koeficientai CF teršalo yra pateisinami dėl skirtumų, kurie gali būti nustatyti tarp ĮVSITK bandymų ir laboratorinių bandymų metu gautų duomenų, pirmosios rūšies bandymams taikomų ribinių verčių sušvelninimas reikštų Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytų euro 6 standarto ribinių verčių atsisakymą.
- 90 Paryžiaus ir Madrido miestai priduria, kad taip Komisija pažeidė esminius procedūrinius reikalavimus. Iš tiesų, jų teigimu, įprastas teisės aktų leidėjų, visų pirma Parlamento, dalyvavimas suteikė procedūrines garantijas ir neabejotinai turėjo įtakos numatomo priimti akto turiniui, kuris buvo ne kartą iš dalies keičiamas.
- 91 Pirmiausia Komisija primena teisėkūros ir reglamentavimo sistemą, prie kurios priskiriamas ginčijamas reglamentas, ir, priešingai ieškovų teiginiams, siekia įrodyti, kad jis padeda geriau apsaugoti Europos piliečių sveikatą ir aplinką.
- 92 Komisija nurodo, kad naujos transporto priemonės tipo patvirtinimas vyksta taip. Gamintojas pateikia prototipą kompetentingoms institucijoms, kurios turi įsitikinti, kad jis atitinka Direktyvos 2007/46 IV priede nustatytas sąlygas, be kita ko, kylančias iš Reglamento Nr. 715/2007, kiek tai susiję su išmetamaisiais teršalais. Kai „tipas“ yra patvirtinamas, gamintojas pradeda pramoninę gamybą ir kiekviena parduodama transporto priemonė turi atitikti savo tipą.
- 93 Komisija pažymi, kad Reglamento Nr. 715/2007 I priedas, kuriame nustatytos euro 5 ir euro 6 standartams taikomos išmetamųjų teršalų ribinės vertės, visų pirma susijusios su azoto oksidais, niekada nebuvo keičiamas ir kad „jis vis dar yra Sąjungos teisės dalis“.
- 94 Komisija taip pat nurodo, kad pačiame Reglamente Nr. 715/2007 neapibrėžta jo I priede nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymosi kontrolės procedūra, nors jo 5 straipsnio 2 dalyje, išskyrus joje išvardytus leidžiančius nukrypti atvejus, nustatyta taisyklė, draudžianti naudoti išmetamųjų teršalų kiekio matavimą iškreipiančius valdikius.

- 95 Kaip teigia Komisija, kompetencija nustatyti specialią patvirtinimo tvarką, bandymus ir reikalavimus, papildant Reglamentą Nr. 715/2007 ir iš dalies pakeičiant neesmines jo nuostatas, priklauso jai pačiai, taikant reguliavimo procedūrą su tikrinimu, kaip nurodyta to paties reglamento 5 straipsnio 3 dalyje. Be to, Komisijos nuomone, šio reglamento 14 straipsnio 3 dalyje ji taip pat įgaliojama vėliau tikrinti šią tvarką, bandymus ir reikalavimus, taip pat išmetamiems teršalams matuoti taikomus bandymų ciklus, be to, tomis pačiomis sąlygomis jai yra perduota kompetencija juos pritaikyti, jeigu jie nebetinkami arba nebeatspindi važiuojant keliuose realiai išmetamų teršalų.
- 96 Komisija nurodo, kad šiuo pagrindu ji priėmė Reglamentą Nr. 692/2008, be kita ko, siekdama nustatyti lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio kontrolės procedūras, įvesdama laboratorinį tipo bandymą (anglų k. *New European Driving Cycle*, toliau – NEDC), atitinkantį to laiko technikos lygį (šio sprendimo 12 punkte minėtas 1 tipo bandymas). Jos nuomone, kaip nurodyta Reglamento Nr. 715/2007 15 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos teisės aktų leidėjas žinojo apie galimą šio tipo bandymo netinkamumą tikrajam išmetamųjų teršalų kiekiui atspindėti ir aiškiai įgaliojo ją patikrinti, ar jo nereikėtų atnaujinti ar pakeisti.
- 97 Komisija teigia nuo tada ėmusis veiksmų dviem kryptimis, kaip ji tai nurodė savo Komunikato dėl Bendrijos teisės aktų, reglamentuojančių išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų transporto priemonių ir remonto bei priežiūros informacijos prieigą, taikymo ir būsimo rengimo (Euro 5 ir 6) (OL C 182, 2008, p. 17) 10 punkte.
- 98 Pirma, Komisija dalyvavo Jungtinių Tautų ekonomikos ir socialinės tarybos darbe svarstant naujo tipo laboratorinį bandymą, vadinamąjį „pasaulinę suderintą lengvųjų automobilių bandymų procedūrą“ (anglų k. *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*, toliau – WLTP), kuri daug geriau atspindėjo tikrąjį išmetamųjų teršalų kiekį nei NEDC bandymas. Šiuo tikslu NEDC buvo pakeistas į WLTP priėmus 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Reglamentas Nr. 715/2007, iš dalies keičiama Direktyva 2007/46, Reglamentas Nr. 692/2008 ir Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir panaikinamas Reglamentas Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017, p. 1).
- 99 Antra, Komisija sukūrė išmetamųjų teršalų kiekio matavimo realiomis važiavimo sąlygomis procedūrą, į savo parengiamuosius darbus įtraukdama visus suinteresuotuosius asmenis, įskaitant kai kurias aplinkos apsaugos organizacijas. Ši procedūra, taikoma lengvosios keleivinėms ir komercinėms transporto priemonėms, į Sąjungos teisės aktus buvo įtraukta 2016 m. kovo mėn., kai Komisija priėmė Reglamentą 2016/427, kuriuo iš dalies pakeistas Reglamentas Nr. 692/2008. NTE ribinių verčių sąvoka buvo nustatyta Reglamente 2016/427, o ne ginčijamame reglamente. To paties pobūdžio veiksmų buvo imtasi nuo 2011 m. sunkiosioms transporto priemonėms.
- 100 Komisija nurodo, kad laboratoriniai bandymai ir ĮVSITK bandymai papildo vieni kitus. Pirmieji suteikia daugiausia informacijos, o antrieji turi tokį pranašumą, kad, be kita ko, dėl savo trukmės ir atlikimo sąlygų įvairovės leidžia nustatyti galimus pasikartojančius neatitikimus, palyginti su laboratorinių bandymų rezultatais, galinčius atskleisti, kad automobilių gamintojai laboratoriniams bandymams naudoja veiksmingumą mažinančius valdiklius, dėl kurių iškraipomi jų rezultatai, palyginti su rezultatais, gaunamais įprastai naudojant transporto priemonę. Būtent todėl Reglamente 2016/427 buvo numatyta, kad, nors ir pereinamuoju laikotarpiu prieš nustatant NTE vertes, kuris prasidės 2016 m. balandžio 20 d., ĮVSITK bandymai turės būti atliekami „tik stebėjimo tikslais“.
- 101 Komisija taip pat iš esmės paaiškina, kad dėl skirtingų važiavimo keliais sąlygų, kurios turi būti sudarytos siekiant patvirtinti ĮVSITK bandymą, taip pat dėl NITMS naudojimo atsiranda statistinių ir techninių netikslumų, kurie suteikia pagrindą nustatyti atitikties koeficientus CF teršalo, taikytinus euro 6 standarto išmetamų azoto oksidų kiekio ribinėms vertėms, kad būtų išvengta negaliojančių rezultatų, susijusių su šių ribinių verčių paisymu atliekant šiuos bandymus, taip pat iš to išplaukiančių neteisėtų atsisakymų patvirtinti. Per posėdį Komisija nurodė, kad ĮVSITK bandymas Estijoje vasaros popietę ir ĮVSITK bandymas Liuksemburge ankstų žiemos rytą su ta pačia transporto priemone gali

duoti labai skirtingus rezultatus, atsižvelgiant į gana skirtingas sąlygas. Be to, kadangi ĮVSITK bandymai trunka nuo 1,5 iki 2 val., jų skirtinga trukmė gali paveikti rezultatus. Pačios NITMS matuoja tris sujungtinius duomenis, kuriuos naudojant nustatoma išmetamų azoto oksidų masė vienam kilometrui, ir kiekvienas iš šių trijų duomenų turi tam tikrą neapibrėžties lygį. Be to, atliekant bandymą NITMS gali išsireguliuoti. Atitikties koeficientai CF teršalo buvo nustatyti Reglamente 2016/427 siekiant atsižvelgti į šias neapibrėžtis, nors jų vertės jame dar nenustatytos. Sunkiosioms komercinėms transporto priemonėms tokie koeficientai jau buvo numatyti ankstesniuose teisės aktuose.

- 102 Priėmus ginčijamą reglamentą, kuris įsigaliojo 2016 m. gegužės 15 d., teko pakeisti ĮVSITK bandymų teisinį reglamentavimą, nes toks negalutinis bandymas, atsižvelgiant į NTE vertes, kurios nuo šiol yra nustatomos nustatant atitikties koeficientus CF teršalo, nuo šių ribinių verčių taikymo dienos lemtų paprasčiausią atsisakymą patvirtinti konkrečios transporto priemonės tipą. Komisija primena, kad, remiantis kelerius metus su suinteresuotosiomis šalimis vykusių konsultacijų rezultatais ir tuo, kas buvo nurodyta Reglamento 2016/427 5 konstatuojamojoje dalyje, NTE vertėms ir atitikties koeficientams CF teršalo, susijusiems su azoto oksidais, buvo nustatyti du paeilui einantys etapai. Taigi, kalbant apie keleivinių transporto priemonių tipo patvirtinimą, nuo 2017 m. rugsėjo 1 d. iki 2019 m. gruodžio 31 d. laikinasis atitikties koeficientas CF teršalo, taikytinas gamintojo prašymu, buvo 2,1. Įprastas, vadinamasis „galutinis“ atitikties koeficientas CF teršalo, privalomas visiems nuo 2020 m. sausio 1 d., yra 1,5.
- 103 Komisija patikslina, kad įprastas, vadinamasis „galutinis“ atitikties koeficientas CF teršalo, yra 1, padaugintas iš techninės neapibrėžties paklaidos 0,5, kuri yra pateisinama atsižvelgiant į esamų NITMS rezultatų lygį. Jos teigimu, ši neapibrėžties paklaida bus kasmet peržiūrima ir tikslinama atsižvelgiant į matavimų kokybės pagerėjimą. Komisija nurodo, kad laikinasis atitikties koeficientas CF teršalo 2,1, kuris taikomas pagal prašymą, yra pateisinamas ne tik dėl šios techninės neapibrėžties paklaidos, bet ir dėl statistinės neapibrėžties, susijusios su skirtingais galimais maršrutais, kurie gali būti naudojami atliekant ĮVSITK bandymus. Jį skalėje nuo 1,6 iki 2,2 nustatė Jungtinis tyrimų centras (JRC), taikydamas modeliavimą; reikia turėti omenyje tai, kad rengiant ginčijamą reglamentą dar nebuvo pakankamai informacijos apie įgytą patirtį. Kaip teigia Komisija, ši statistinė neapibrėžtis turėtų „mažėti, nes naujo tipo transporto priemonėms ĮVSITK bandymų atlikimas yra privalomas“, kaip ir techninė neapibrėžtis, nes NITMS yra tobulinamos. Šiuo klausimu dar svarstomame pakeitimų reglamente būtų numatyta mažesnė 0,43 techninė neapibrėžtis, taigi ir įprastas, vadinamasis „galutinis“, atitikties koeficientas CF teršalo būtų 1,43.
- 104 Komisija iš teisinių ir istorinių reglamento priėmimo aplinkybių sprendžia, kad jis jokiais būdais nesuteikia „leidimo teršti“ ir juo nemažinamas aplinkos apsaugos lygis, atvirkščiai, juo sustiprinamas teisinių kovos su oro tarša priemonių arsenalas, neleidžiant tvirtinti tų transporto priemonių tipų, kuriuose yra įrengti draudžiami valdikliai.
- 105 Siekdama konkrečiau atsakyti į ieškovų pateiktus pagrindus, grindžiamus tuo, kad ji neturėjo kompetencijos priimti ginčijamo reglamento, Komisija pirmiausia nurodo, kad aktų konstatuojamosios dalys nėra nuostatos, pagal kurias gali būti atliekama šio reglamento teisėtumo kontrolė.
- 106 Komisija taip pat primena, kad ginčijamas reglamentas buvo priimtas remiantis Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalimi. Ji primena jo priėmimo procedūros eigą, kai buvo taikoma reguliavimo su tikrinimu komiteto procedūra, ir pabrėžia, kad projektui neprieštaravo nei Parlamentas, nei Taryba.
- 107 Komisija nesutinka su tuo, kad ginčijamu reglamentu ji pakeitė esminę Reglamento Nr. 715/2007 nuostatą, šiuo atveju – šio reglamento I priede euro 6 standartui nustatytas išmetamųjų teršalų kiekių ribines vertes, kaip teigia ieškovai. Šiuo klausimu ji sutinka, kad Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalis neleidžia jai iš dalies arba visiškai pakeisti jo I priede esančių ribinių verčių.

- 108 Vis dėlto, pirma, Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytos ribinės vertės ir toliau būtų visiškai taikomos laboratoriniams bandymams, kurie būtų atitinkamų transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos „kertinis akmuo“ ir negalėtų būti pakeisti ĮVSITK bandymais, kurie yra „mažiau pastovūs, mažiau išsamūs ir grindžiami kitokia technologija“.
- 109 Antra, Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytos ribinės vertės taip pat būtų taikytinos ĮVSITK bandymams ir atitikties koeficientai CF teršalo jų nepakeistų, nes dėl šio sprendimo 101 ir 102 punktuose nurodytų priežasčių, susijusių su statistine ir technine neapibrėžtimi, leistų tik palyginti su laboratorinių bandymų rezultatais, siekiant aptikti valdiklius. Taigi ĮVSITK bandymų procedūra, kuri papildytų laboratorinius bandymus, organizuojama taip, kaip nurodyta, nepakeistų esminių šio reglamento nuostatų, atvirksčiai, užtikrintų geresnį jo laikymąsi. Atsižvelgdama į tai, kas nurodyta, Komisija dublike visų pirma ginčija Briuselio miesto argumentą, pagal kurį dėl NTE verčių, kurias lemtų atitikties koeficientų CF teršalo taikymas, šiame priede nustatytos euro 6 standarto išmetamųjų teršalų ribinės vertės taptų neveiksmingos.
- 110 Kalbant konkrečiai apie Paryžiaus ir Madrido miestų argumentus, kuriais siekiama įrodyti, kad Komisija pažeidė esminius procedūrinius reikalavimus, Komisija mano, kad dėl to, jog turėjo kompetenciją priimti ginčijamą reglamentą, ji neabejotinai paisė procedūrinių reikalavimų, jeigu laikėsi šiuo tikslu numatytos tvarkos, t. y. reguliavimo su tikrinimu komiteto procedūros. Šiuo klausimu ji primena procedūros, po kurios buvo priimtas ginčijamas reglamentas, eigą ir pabrėžia, kad Parlamento dauguma neprieštaravo projektui, o to, atsižvelgiant į taikytinas taisykles, pakako, kad procedūra būtų toliau tęsiama, neatsižvelgiant į tai, kad ta dauguma buvo nedidelė.
- 111 Galiausiai dėl kaltinimų, susijusių su taikytos procedūros skaidrumo stoka, Komisija nurodo, kad teisės aktų leidėjo teisę įgalioti Komisiją iš dalies pakeisti arba papildyti pagrindinio akto nuostatas įgyvendinimo nuostatomis, kurios nėra susijusios su esminėmis nuostatomis, yra pripažinęs Sąjungos teismas (1970 m. gruodžio 17 d. Sprendimas *Köster, Berodt & Co.*, 25/70, EU:C:1970:115) ir kad nuo šiol ji įtvirtinta SESV 290 ir 291 straipsniuose. Šioje byloje nagrinėjamu atveju, siekiant nustatyti ĮVSITK bandymus, bet kuriuo atveju buvo atsižvelgta į viešas konsultacijas ir ekspertų nuomones.
- 112 Reikia pažymėti, kad, kaip patvirtina ginčijamo reglamento nurodomosios dalys, Komisija jį priėmė remdamasi Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalimi. Ši nuostata, kaip nurodyta šio sprendimo 8 punkte, leidžia Komisijai nustatyti specialią tipo patvirtinimo tvarką, bandymus ir reikalavimus, be kita ko, susijusius su pro išmetamąjį vamzdį išmetamais teršalais ir valdikliais, iš dalies pakeičiant Reglamento Nr. 715/2007 neesmines nuostatas, prireikus jas papildant.
- 113 Nors Reglamento Nr. 715/2007 14 straipsnio 3 dalis, kuri cituojama šio sprendimo 10 punkte ir kuri iš esmės susijusi su elementu, nurodytu to paties reglamento 5 straipsnio 3 dalyje, pakeitimais, ginčijamo reglamento nurodomosiose dalyse nepaminėta, į ją taip pat reikia atsižvelgti. Iš tiesų pagal ginčijamą reglamentą norint sėkmingai atlikti ĮVSITK bandymus dėl transporto priemonės patvirtinimo nustatomas naujas reikalavimas, t. y. siekiama tikslo pritaikyti išankstinius bandymus šiam patvirtinimui, „taip, kad [jie] atspindėtų realiai išmetamus teršalus, atliekant bandymą keliuose“, kaip numatyta šio reglamento 14 straipsnio 3 dalyje.
- 114 Taigi pagal abi šias nuostatas (Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalį ir 14 straipsnio 3 dalį) Komisija turi veikti pagal reguliavimo procedūrą su tikrinimu, apibrėžtą Sprendimo 1999/468 5a straipsnyje, kaip nurodyta šio sprendimo 9 punkte. Pačioje šio sprendimo 7a konstatuojamojoje dalyje, kuria remiasi ieškovai ir kurioje patikslinta jo 5a straipsnio taikymo sritis, kaip pažymėta šio sprendimo 88 punkte, nurodyta, kad „reguliavimo procedūrą su tikrinimu būtina taikyti bendro pobūdžio priemonėms, skirtoms iš dalies pakeisti neesmines pagrindinio dokumento, priimto laikantis [EB] 251 straipsnyje nurodytos tvarkos, nuostatas, *inter alia*, išbraukiant kai kurias tokias nuostatas arba įrašant naujas neesmines nuostatas [tačiau] tokio teisės akto esmines nuostatas iš dalies keisti gali tik teisės aktų leidėjas, remdamasis Sutartimi“.

- 115 Ieškovų teigimu, ginčijamu reglamentu Komisija iš dalies pakeitė esminę Reglamento Nr. 715/2007 nuostatą, t. y. Euro 6 standartui nustatytas išmetamų azoto oksidų kiekio ribines vertes, pateiktas šio reglamento I priede, tad pirmasis klausimas, į kurį reikia atsakyti, yra tas, ar šios ribinės vertės yra esminis šio reglamento elementas, kurio Komisija negali keisti, remdamasi to paties reglamento 5 straipsnio 3 dalimi ir 14 straipsnio 3 dalimi, aiškinamomis kartu su Sprendimo 1999/468 5a straipsniu. Jeigu taip yra, reikės išnagrinėti antrąjį klausimą, ar, ginčijamame reglamente nustatydamas išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes, kurių privaloma paisyti atliekant ĮVSITK bandymus, ir nustatydamas atitikties koeficientus CF teršalo, Komisija iš dalies pakeitė euro 6 standartui nustatytas šių išmetamųjų teršalų ribines vertes.
- 116 Kalbant apie pirmąjį klausimą, konteksto ir teleologiniu požiūriu galima pažymėti, jog Reglamento Nr. 715/2007 3 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „šis reglamentas nustato pagrindines nuostatas dėl transporto priemonių išmetamųjų teršalų, o techniniai reikalavimai bus nustatyti įgyvendinimo priemonėmis, patvirtinamomis pagal komitologijos procedūras“. Šio reglamento 4 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „būtina toliau mažinti transporto sektoriaus <...> namų ūkių, energetikos, žemės ūkio ir pramonės sektorių išmetamųjų teršalų kiekį ir pasiekti ES oro kokybės tikslus“, kad „atsižvelgiant į šį kontekstą, užduotį mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį reikia suprasti kaip bendros strategijos dalį“ ir kad „Euro 5 ir euro 6 standartai yra viena iš priemonių, skirtų mažinti išmetamųjų smulkiųjų dalelių ir ozoną ardančių medžiagų, pvz., azoto oksidų ir angliavandenilių, kiek[į]“. Šio reglamento 5 konstatuojamojoje dalyje patikslinta, kad „siekiama ES oro kokybės tikslų, būtinos nuolatinės pastangos mažinti iš transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį“, „taigi pramonei turi būti teikiama aiški informacija apie būsimas išmetamųjų teršalų ribines vertes“ ir „todėl į šį reglamentą kartu su euro 5 standartais įtraukiamos ir euro 6 etapui numatytos ribinės vertės“. To paties reglamento 6 konstatuojamojoje dalyje priduriama, kad „siekiama gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, ypač būtina labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamųjų azoto oksidų kiekį“, „taigi euro 6 etape reikia siekti ambicingų ribinių verčių <...>“.
- 117 Be to, reikia atsižvelgti į toliau nurodytas Reglamento Nr. 715/2007 nuostatas. 1 straipsnyje patikslinta, kad „šiuo reglamentu nustatomi bendri variklinių transporto priemonių <...> tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl jų išmetamųjų teršalų“. 4 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „gamintojai įrodo, kad visų naujų transporto priemonių, kurios buvo parduotos, registruotos ar pradėtos eksploatuoti Bendrijoje, tipas yra patvirtintas pagal šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatas“ ir kad „šie įsipareigojimai apima I priede ir 5 straipsnyje nurodytose įgyvendinimo priemonėse nustatytų išmetamųjų teršalų kiekio ribas“. 4 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios užtikrintų, jog, remiantis šio reglamento nuostatomis, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų ir degalų garavimo išlakų kiekis, visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms“ ir kad „nustatant eksploatacinį tinkamumą ypač tikrinamas pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų kiekis pagal I priede nustatytas išmetamųjų teršalų kiekio ribas“. 10 straipsnyje valstybės narės įpareigojamos pagal jame nustatytą tvarkaraštį, kuriuo atsižvelgiama į skirtingų kategorijų transporto priemonės, atsisakyti patvirtinti transporto priemonės tipą ar uždrausti registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti naują transporto priemonę, jeigu ji „[ne]atitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių reikalavim[ų] ir ypač [Euro 5 ir euro 6 ribinių verčių, nustatytų] I pried[e]“.
- 118 Iš šio sprendimo 116 ir 117 punktuose cituotų konstatuojamųjų dalių matyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytos išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinės vertės yra esminis, netgi svarbiausias, šio reglamento elementas, nes visų šio reglamento nuostatų tikslas – kad šių ribinių verčių būtų laikomasi kartu su kitomis ribinėmis vertėmis, taikomomis kitiems išmetamiesiems teršalams, įprastą transporto priemonių veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatavimo sąlygoms, ir kad išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinės vertės nustatytos pačiame reglamente (jo I priede, kuris yra šio reglamento sudedamoji dalis), iš pradžių jas nustatė Parlamentas ir Taryba ir jokia reglamento nuostata aiškiai neįgalioja Komisijos jų keisti naudojantis įgyvendinimo įgaliojimais.

- 119 Šiuo klausimu, *a contrario*, kalbant apie Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 5 dalyje apibrėžtus kietųjų dalelių teršalus kaip nedujines išmetamųjų dujų sudedamąsias dalis, to paties reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad pabaigus Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Dalelių matavimo programą ir ne vėliau kaip tą dieną, kai įsigalios euro 6 standartas, Komisija turės „nustatyti naujas“ I priede nurodytas dalelių skaičiumi pagrįstas ribines vertes. Tai, kad nėra analogiškos nuostatos dėl išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, patvirtina, kad Parlamentas ir Taryba neketino suteikti Komisijai įgaliojimų jas keisti. Be to, nuostatos dėl dalelių išimtinį pobūdį patvirtina kitos šio reglamento 14 straipsnio nuostatos, t. y. jo 4 ir 5 dalys, pagal kurias, siekiant nustatyti išmetamųjų teršalų ribines vertes papildomiems teršalams arba pakeisti išmetamųjų teršalų ribas, taikomas po šaltojo užvedimo bandymo anglies monoksido ir pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų angliavandenilių kiekiui, Komisija turi pateikti pasiūlymus Parlamentui ir Tarybai. Taigi, išskyrus atvejus, susijusius su dalelėmis, nustatyti arba keisti transporto priemonių, kurioms taikomas šis reglamentas, išmetamųjų teršalų, įskaitant azoto oksidus, ribines vertes priklauso Parlamentui ir Tarybai.
- 120 Taigi Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytos euro 6 standarto išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinės vertės yra esminis šio reglamento elementas, kurio Komisija negali keisti per reguliavimo su tikrinimu komiteto procedūrą, be to, kaip nurodyta šio sprendimo 107 punkte, ji pati tai pripažįsta.
- 121 Dėl antrojo klausimo Komisija teigia, kad ginčijamame reglamente apibrėžusi išmetamųjų azoto oksidų kiekio NTE vertes, kurių reikia paisyti atliekant ĮVSITK bandymus, nustatydamas atitikties koeficientus CF teršalo, ji nepakeitė euro 6 standartui nustatytų išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, pateikiamų Reglamento Nr. 715/2007 I priede. Reikėtų priminti, kad ginčijamame reglamente azoto oksidams nustatyti atitikties koeficientai CF teršalo yra 2,1, kai suinteresuotasis automobilio gamintojas pateikia prašymą, ir jie taikomi pereinamuoju laikotarpiu, kuris, atsižvelgiant į transporto priemonės kategoriją ir prašomų veiksmų pobūdį, baigiasi nuo 2019 m. gruodžio 31 d. iki 2021 m. gruodžio 31 d., o paprastai siekia 1,5. Naudojami kaip euro 6 išmetamųjų teršalų ribinių verčių daugiklis, šie koeficientai leidžia pasiekti išmetamųjų teršalų NTE vertes. Iš esmės Komisija teigia, kad euro 6 standartui nustatytos išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinės vertės vis dar taikomos ne tik laboratoriniams bandymams, bet ir nuo šiol – ĮVSITK bandymams, o atitikties koeficientai CF teršalo yra tik statistiniai ir techniniai korekciniai elementai.
- 122 Šiuo klausimu pirmiausia reikia pažymėti, kad iš Reglamento Nr. 715/2007 4 straipsnio 2 dalies antros pastraipos, pagal kurią „gamintojai turi imtis tokių techninių priemonių, kurios užtikrintų, jog, remiantis šio reglamento nuostatomis, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų ir degalų garavimo išlakų kiekis, visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį, esant įprastoms eksploatacavimo sąlygoms“, matyti, kad šio reglamento I priede nustatytų euro 6 standarto išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinių verčių turi būti laikomasi įprastomis važiavimo sąlygomis, taigi per oficialius bandymus įprastomis važiavimo sąlygomis, atliekamus prieš patvirtinimą. Komisija to neginčija, juo labiau kad pati teigia, kad taip ir yra.
- 123 Šiuo požiūriu Komisijos argumentas, kad Reglamento Nr. 715/2007 I priede nustatytos euro 6 standarto išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinės vertės ir toliau visiškai taikomos laboratoriniams bandymams, nors ir yra tikslus, neturi reikšmės, nes šių ribinių verčių turi būti paisoma ir per ĮVSITK bandymus. Kalbant apie šio sprendimo 108 punkte minėtą argumentą, kad laboratoriniai bandymai yra transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės „kertinis akmuo“, pažymėtina, kad jis neatitinka aplinkybės, kad būtent šių bandymų sąlygos yra pernelyg nutolusios nuo įprastų važiavimo sąlygų, tad vien jie neleidžia užtikrinti reglamente nustatytų transporto priemonių išmetamiesiems teršalams taikomų taisyklių laikymosi, kaip tai leidžia suprasti šio reglamento 15 konstatuojamoji dalis ir kaip aiškiai nurodyta Reglamento 2016/427, kuriuo į teisės aktus buvo įtraukti ĮVSITK bandymai, 1, 2 ir 4 konstatuojamosiose dalyse, kaip ir ginčijamo reglamento 3 ir 7 konstatuojamosiose dalyse. Nors laboratoriniai bandymai pateikia labai išsamią ir naudingą informaciją apie transporto priemonių „elgesį“, visų pirma nuo tada, kai NEDC bandymai buvo pakeisti WLTP bandymais, dėl jų ĮVSITK bandymai netampa mažiau svarbūs.

- 124 Šiuo klausimu pažymėtina, kad nors ĮVSITK bandymai kelia ypatingų suvaržymų, be kita ko, susijusių su tam tikrų neapibrėžčių paklaidų valdymu, kaip paaškina Komisija, jie sumanyti taip, kad padeda geriau užfiksuoti įprastas transporto priemonių naudojimo sąlygas, o laboratoriniai bandymai šios informacijos nesuteikia, kaip nurodyta šio sprendimo 123 punkte paminėtose Reglamento 2016/427 ir ginčijamo reglamento konstatuojamosiose dalyse. Visų pirma Reglamento 2016/427 4 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad darbų, kuriuos atlikus buvo numatyti šiame reglamente apibrėžti ĮVSITK bandymai, tikslas buvo „parengt[i] <...> ĮVSITK bandymo procedūr[ą], geriau pritaikyt[ą] atsižvelgiant į kelyje matuojamą išmetamų teršalų kiekį“.
- 125 ĮVSITK bandymai tapo dar svarbesni po to, kai šių bandymų teisinė taikymo sritis buvo iš dalies pakeista ginčijamu reglamentu, pagal kurį, kaip nurodo Komisija, nuo išmetamų azoto oksidų kiekio NTE verčių taikymo momento šie bandymai atliekami ne vien „stebėjimo tikslais“, nes jų rezultatai lemia galimybę gauti tipo patvirtinimą, taigi ir galimybę registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti atitinkamas transporto priemones ar važiuoti jomis keliais.
- 126 Taigi tai, kad lygiagrečiai egzistuoja ir laboratoriniai bandymai, ir ĮVSITK bandymai, neturi jokio poveikio pareigai laikytis Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių įprastomis važiavimo sąlygomis, vadinasi, ir per ĮVSITK bandymus.
- 127 Šiomis aplinkybėmis tam, kad pati Komisija, pasinaudodama atitikties koeficientais CF teršalo, nustatė išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes, kurių neleidžiama viršyti per ĮVSITK bandymus ir kurios yra didesnės už šių išmetamųjų teršalų ribines vertes, nustatytas Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui, atsižvelgiant į taikytiną teisę, negalima pritarti.
- 128 Iš tiesų dėl to ĮVSITK bandymams buvo *de facto* pakeistos Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytos išmetamų azoto oksidų kiekio ribinės vertės, nors, kaip matyti iš šio sprendimo 122 punkto, turi būti taikomos šios ribinės vertės.
- 129 Šiuo klausimu reikėtų pažymėti, kad sistema, į kurią norima įterpti koeficientą (atitikties koeficientą CF teršalo) kaip daugiklį euro 6 standartui nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinėms vertėms, neabejotinai pakeičiamas pats šis standartas, priešingai sistemai, kuria atsižvelgiama į matavimo aparatų rezultatus ir galimas klaidas, pakoreguojant pačius matavimus, bet ne ribines vertes, kurių privaloma paisyti. Iš tiesų, jeigu nustatytų matavimų paklaidos ribos būtų pakankamai nedidelės, antrosios rūšies sistema leistų pakankamai patikimai patikrinti, ar ribinių verčių laikomasi.
- 130 Vis dėlto, kadangi, kaip nurodyta šio sprendimo 120 punkte, Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių pakeitimas yra esminės šio reglamento nuostatos pakeitimas, Komisija neturėjo kompetencijos daryti šio pakeitimo pagal savo įgyvendinimo įgaliojimus, kuriais ji naudojasi per reguliavimo su tikrinimu komiteto procedūrą, kylančius iš šio reglamento 5 straipsnio 3 dalies ir 14 straipsnio 3 dalies.
- 131 Šios išvados nepaneigia tai, kad atitikties koeficientai CF teršalo ir išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertės buvo numatytos Reglamente 2016/427, dėl kurio panaikinimo ieškinys nėra pareikštas. Pirma, šis reglamentas, kuris taip pat yra Komisijos reglamentas, negali būti naudojamas kaip „skydas“ siekiant apsaugoti nuo Reglamento Nr. 715/2007 nuostatų, kurios buvo nagrinėtos šio sprendimo 112–120 punktuose ir kuriose šioje srityje nustatoma Komisijos įgyvendinimo įgaliojimų apimtis, taikymo ir, antra, būtent ginčijamas reglamentas lemia tai, kad išmetamų azoto oksidų kiekiui atliekant ĮVSITK bandymus taikomos NTE vertės, kurios yra didesnės už euro 6 standartui nustatytas ribines vertes, užuot taikius pastarąsias, nes privalomai nustato šias bandymų sėkmę ar nesėkmę lemiančias vertes.
- 132 Taigi ieškovų panaikinimo pagrindus, grindžiamus Komisijos įgaliojimų neturėjimu, reikia pripažinti pagrįstais tiek, kiek jie yra susiję su ginčijamame reglamente nustatytais atitikties koeficientais CF teršalo, lemiančiais išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes.

- 133 Išsamumo sumetimais, darant prielaidą, kad, priešingai, nei buvo nuspręsta pirma šiame sprendime, Komisija vis dėlto galėtų nustatyti atitikties koeficientus CF teršalo, siekdama atsižvelgti į tam tikras neapibrėžtis, reikia patikslinti, kad ji bet kuriuo atveju negalėjo išlaikyti ginčijamame reglamente nustatytų lygių, neviršydamą savo įgyvendinimo įgaliojimų apimtį. Šie lygiai neleidžia pakankamai patikimai patikrinti, ar atliekant ĮVSITK bandymus yra paisoma Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, nors jo ribinės vertės turi būti taikomos šiems bandymams, atsižvelgiant į tai, kas nurodyta šio sprendimo 122 punkte.
- 134 Iš tiesų, atsižvelgiant į tai, kad nustatyti atitikties koeficientai CF teršalo 2,1 ir 1,5 turi labai didelę reikšmę, atliekant ĮVSITK bandymus išmatuojami išmetamų azoto oksidų kiekiai atitinkamai gali būti iki dviejų kartų didesni ir iki pusantro karto didesni už šių išmetamųjų teršalų ribines vertes, nustatytas euro 6 standartui Reglamento Nr. 715/2007 I priede, nelaikant bandymo neigiamu. Grįžtant prie ieškovo pateikto pavyzdžio, tai leistų keleivinei dyzelinei transporto priemonei, kurios išmetamų azoto oksidų kiekis pagal euro 6 standartą neturi viršyti 80 mg/km, sėkmingai išlaikyti ĮVSITK bandymą, jei pereinamuoju laikotarpiu jos išmetamų teršalų kiekis neviršytų 168 mg/km, o pasibaigus šiam laikotarpiui – 120 mg/km. Primintina, kad pagal euro 5 standartą to paties tipo transporto priemonei nustatyta ribinė vertė buvo 180 mg/km.
- 135 Net jei visi Komisijos pateikti paaiškinimai, susiję su techninių ir statistinių neapibrėžčių paklaidomis, pateisinančiomis ginčijamame reglamente nustatytus atitikties koeficientus CF teršalo, būtų laikomi teisingais, jų nulemtos išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertės neleistų pakankamai patikimai patikrinti, ar atliekant ĮVSITK bandymą transporto priemonė atitiks šių išmetamųjų teršalų ribines vertes, nustatytas euro 6 standartui Reglamento Nr. 715/2007 I priede, ar ne.
- 136 Iš tikrųjų, net jei būtų taikomas tik vadinamasis „galutinis“ atitikties koeficientas CF teršalo 1,5, kuris aiškinamas tuo, kad egzistuoja techninės neapibrėžties paklaida, kuri yra 0,5, t. y. 50 %, reikia konstatuoti, kad 50 % paklaida yra pusė to, ką ketinama išmatuoti, ir jei ši paklaida būtų paversta tikra paklaida aparato parodymų atžvilgiu, ji būtų 33 % (neginčijama, kad 120 mg/km matmuo iš tikrųjų atitiktų 80 mg/km išmetamųjų teršalų, taigi trečdaliu mažiau už matmenį). Tai reiškia, kad atlikus ĮVSITK bandymą neįmanoma nustatyti, ar jame dalyvaujanti transporto priemonė atitinka šias ribines vertes arba bent yra arti jų. Taigi, atsižvelgiant į tokį koeficientą, jeigu atlikus keleivinės dyzelinės transporto priemonės ĮVSITK bandymą NITMS parodo išmetamų azoto oksidų kiekį 120 mg/km, tai gali reikšti tris dalykus: konkretus aparatas rodo tikslius matavimus ir transporto priemonė iš tikrųjų išmeta 120 mg/km azoto oksidų, t. y. 1,5 karto viršija leidžiamą euro 6 standarto vertę; aparatas iš tikrųjų matuoja su paklaida ir šios paklaidos dydis atitinka Komisijos nurodytos techninės neapibrėžties paklaidos dydį ir tai gali rodyti, kad iš tikrųjų transporto priemonė išmeta ne daugiau kaip 80 mg/km azoto oksidų, t. y. ji neviršija normos, arba yra priešingai, kai aparatas klysta kitu požiūriu ir iš tikrųjų transporto priemonė išmeta 160 mg/km azoto oksidų, t. y. du kartus daugiau, nei leidžiama pagal šį standartą. Vis dėlto, priešingai tam, ką Komisija iš esmės nurodė per teismo posėdį, atsakydama į raštu pateiktą Bendrojo Teismo klausimą, niekas negarantuoja, kad laboratorinis bandymas neabejotinai „pagaus“ pernelyg taršią transporto priemonę, kuri dėl techninės neapibrėžties paklaidos sėkmingai įveikė ĮVSITK bandymo etapą. Pavyzdžiui, niekas negarantuoja, kad keleivinė dyzelinė transporto priemonė, kuriai per ĮVSITK bandymą „išmatuotas“ 100 mg/km teršalų lygis ir kuri per šį bandymą iš tikrųjų išmetė būtent tiek ar daugiau teršalų, per laboratorinį bandymą neparodys, kad išmeta daugiau kaip 80 mg/km azoto oksidų. Jeigu laboratoriniai bandymai būtų tokie patikimi, nebereiktų ĮVSITK bandymų. Juo labiau pirma įvardytų problemų kyla tik tuo atveju, jeigu yra naudojamas laikinasis atitikties koeficientas CF teršalo 2,1.
- 137 Taigi neapibrėžties mastas, kurį lemia ginčijamame reglamente nustatyta atitikties koeficientų CF teršalo vertė, priešingai, nei teigia Komisija, bet kuriuo atveju neleidžia atliekant ĮVSITK bandymus taikyti Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, atsižvelgiant į labai reikšmingus galimus skirtumus tarp šių ribinių verčių ir tikrojo per šiuos bandymus išmetamų azoto oksidų kiekio, nors pagal NITMS matavimus šių išmetamųjų teršalų NTE vertės nebūtų viršijamos. Taigi dėl neapibrėžties masto faktiškai pakeičiamos šiems bandymams

- taikomos ribinės vertės, nors pagal Reglamento Nr. 715/2007 nuostatas šių ribinių verčių turi būti paisoma įprastomis važiavimo sąlygomis, taigi per oficialius bandymus, atliekamus įprastomis važiavimo sąlygomis prieš patvirtinimą, kaip yra nurodyta šio sprendimo 122 punkte. Taigi ir dėl šių priežasčių Komisija šiuo klausimu viršijo savo įgaliojimų ribas, kaip nurodyta šio sprendimo 132 punkte.
- 138 Siekiant dar didesnio išsamumo, kalbant apie Komisijos pateiktus paaiškinimus, kuriais ji norėjo konkrečiai pateisinti laikinąjį atitikties koeficientą CF teršalo 2,1 statistinės neapibrėžties paklaida 0,6, kuri pridedama prie techninės neapibrėžties paklaidos 0,5, taikomos įprastam, vadinamam „galutiniam“, atitikties koeficientui CF teršalo, reikia pažymėti, kad šie paaiškinimai neįtikina, atsižvelgiant į tikslą, kurio Komisija teigia siekusi, kad atliekant ĮVSITK bandymus būtų laikomasi Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių.
- 139 Šiuo klausimu, kaip teigia Komisija, laikina 60 % statistinės neapibrėžties paklaida būtų susijusi su įvairiais galimais maršrutais, kuriuos rinkęsi bandymus atliekantys asmenys. Žinoma, nedavus konkrečių nurodymų, skirtingi vairuotojai, kuriems ta pati transporto priemonė būtų duodama vairuoti tam tikrą laiką tam tikru maršrutu, gautų labai skirtingus rezultatus, atsižvelgiant į jų vairavimo stilių, kelius, kuriais jie faktiškai važiuotų, ir eismo sąlygas. Vis dėlto apskritai galimos paklaidos ar statistinės neapibrėžties (kyla rezultatų nereprezentatyvumo rizika, palyginti su tikrąja padėtimi) išsitaistytų dirbant su imties arba eksperimento reprezentatyvumu (šiuo atveju tai būtų imties reprezentatyvumas) arba dėl atliktų eksperimentų skaičiaus (šiuo atveju – bandymų kiekio), o ne nurodant, kad rezultatų paklaida gali būti 60 %. Šioje byloje nagrinėjamu atveju reikšmingų klaidų, palyginti su tokiu naudojimu, galima išvengti nustatant pakankamai reprezentatyvų vidutinio įprasto transporto priemonės naudojimo maršrutą (naudojimo pobūdis – maršrutas regioninis kelias–miestas–automagistralė, ir eismo sąlygos) ir „įprastą“ vairavimo stilių. Per teismo posėdį Komisija dar pati paminėjo kelis elementus, kylančius iš Reglamento Nr. 692/2008 III A priedo, kuriame apibrėžiamos ĮVSITK bandymų sąlygos: taigi trijų rūšių maršrutų – regioninis kelias, miestas, automagistralė – trukmė turi būti kuo labiau suderinta, bandymai turi būti atliekami darbo dieną bent 700 metrų aukštyje ir turi būti numatytas greičio ribojimas. Šiomis aplinkybėmis atsitiktinis viso maršruto trukmės pokytis (nuo 1,5 iki 2 val.), kuriuo siekiama sutrukdyti, kad konkrečiu momentu įsijungtų arba išsijungtų galimas valdiklis, neturėtų lemti tokių rezultatų, kurie labai skirtųsi, atsižvelgiant į faktinę bandymų trukmę.
- 140 Be to, kaip Komisija nurodė per teismo posėdį, nors gali būti, kad maršrutas vasaros popietę Estijoje duotų „geresnius“ rezultatus nei maršrutas Liuksemburge žiemos rytą, pirma, III A priedo turinys turėtų užtikrinti, kad dviejų maršrutų charakteristikos pernelyg nesiskirtų (pernelyg ekstremalus maršrutas – pernelyg šalta, per daug kamščių – nebūtų galimas) ir, antra, Reglamente Nr. 715/2007, kuriame euro 6 standartui nustatytos išmetamų azoto oksidų kiekio ribinės vertės, nenumatyta, kad šios ribinės vertės turėtų būti didesnės Liuksemburge nei Estijoje. Jų privaloma laikytis visoje Sąjungoje kaip „maksimalių ribų“. ĮVSITK bandymų tikslas būtų ir yra užtikrinti, kad atitinkamomis sąlygomis, kurios, nebūdamos ekstremalios, turi atspindėti faktinį automobilio naudojimą, įskaitant Liuksemburgą, taip ir yra.
- 141 Be to, kaip Komisija patvirtino per teismo posėdį, atsakydama į Bendrojo Teismo raštu pateiktą klausimą, to paties tipo transporto priemonei neturi būti nurodoma atlikti visą ĮVSITK bandymų seriją, kurios rezultatai būtų sujungiami tikintis, kad jie bus statistiškai reprezentatyvūs. Žinoma, susiklosčius ypatingoms aplinkybėms per pirmąjį bandymą, gali būti atliekamas antras bandymas, ir ĮVSITK bandymas gali būti atliekamas tipo patvirtinimui, o vėliau – papildomi bandymai, kurie patikrintų, ar per transporto priemonės naudojimo laiką ir toliau laikomasi išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių (šie eksploatacinio tinkamumo bandymai dar nėra atliekami). ĮVSITK bandymai, kadangi yra gana sudėtingi ir brangūs, taip pat atliekami pagal „šeimas“, apimant kelias panašaus tipo transporto priemones, kurias gamintojas priskiria prie tos pačios „šeimos“, kai bandymai realiai atliekami tik su atrinktais tipais, kaip tai numatyta Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 10 dalies

antroje pastraipoje, aiškinamoje kartu su jo III A priedo 7 priedėliu. Tokiomis aplinkybėmis ĮVSITK bandymai vienu metu atliekami daugiausia su keliomis tos pačios „šeimos“ transporto priemonėmis, bet su ta pačia transporto priemone visa ĮVSITK bandymų serija neatliekama, ir transporto priemonės tipui ar net tipų „šeimai“ išvedamas tam tikras statistinis „vidurkis“. Kiekviena transporto priemonė, su kuria atliekamas bandymas, kaip vienintelė atstovaujanti skirtingam „šeimos“ tipui, turi išlaikyti ĮVSITK bandymą, kad visa „šeima“, kuriai priklauso transporto priemonė, būtų laikoma sėkmingai išlaikiusia ĮVSITK bandymus, kaip matyti iš minėto 7 priedėlio 4.1.1 ir 4.1.2 punktų. Tai taip pat patvirtina aplinkybę, kad euro standartams nustatytos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės nėra tokios, kurių turi būti laikomasi bendrai, nes tai yra tokios ribinės vertės, kurias turi atitikti kiekviena transporto priemonė.

- 142 Dėl visų šių aplinkybių Bendrasis Teismas abejoja, ar pagrįstai Komisija rėmėsi galimomis statistinio pobūdžio paklaidomis. Atrodo, kad dėl Komisijos nurodytų aplinkybių abejojama, ar ĮVSITK bandymas gali atspindėti važiavimo keliais tikrąją padėtį. Vis dėlto nebūdamas technikos ekspertu Bendrasis Teismas pažymi, kad ĮVSITK bandymai buvo ilgai „brandinami“, nes Komisija savo procesiniuose dokumentuose nurodo, kad su jais susiję darbai buvo pradėti 2011 m. sausio mėn., kad to paties pobūdžio bandymai nuo tų pačių metų operatyviai atliekami su sunkiosiomis transporto priemonėmis ir kad su Reglamente Nr. 715/2007 reglamentuojamomis transporto priemonėmis šie bandymai tik „stebėjimo tikslais“ buvo atliekami tik trumpą laiką, nuo 2016 m. balandžio 20 d., kai įsigaliojo Reglamentas 2016/427, o su kai kuriomis transporto priemonėmis – iki 2017 m. rugsėjo 1 d., dienos, kai tipo patvirtinimui pirmą kartą pradėtos faktiškai taikyti išmetamųjų azoto oksidų kiekio NTE vertės. Taigi šiomis aplinkybėmis keista, kad Komisija neturėjo laiko pakankamai patikslinti ir standartizuoti ĮVSITK bandymų, kad jie atspindėtų įprastas važiavimo keliais sąlygas, siekiant šiuo klausimu išvengti jų rezultatų neapibrėžties, kuri siekė maždaug 60 %. Reglamentas 2016/427, kuriuo į Reglamentą Nr. 692/2008 buvo įtrauktas IIIA priedas, visų pirma jo 4 ir paskesnių punktų ir vienuolikos priedėlių, kuriuos sudaro apie 120 puslapių suvestinės redakcijos teksto, pateikiamo EUR-Lex duomenų bazėje, pagrindinė paskirtis yra labai tiksliai apibūdinti, kas sudaro ĮVSITK bandymą ir kaip jis turi būti atliekamas. Beje, net jeigu kelių prie tos pačios „šeimos“ priskiriamų transporto priemonių tipų ĮVSITK bandymų rezultatai šiek tiek skiriasi arba jeigu šiek tiek skiriasi dviejų tos pačios transporto priemonės bandymų rezultatai, tai neatsiejama nuo pačios šio tipo bandymo koncepcijos.
- 143 Neatrodo, kad 60 % neapibrėžties paklaidą, susijusią su laikinuoju atitikties koeficientu CF teršalo 2,1, pateisina statistinės problemos, kuriomis rėmėsi Komisija, taigi ji bet kuriuo atveju neįrodė, kad šis laikinasis koeficientas leistų patikrinti, ar atliekant ĮVSITK bandymus yra paisoma Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytų išmetamųjų azoto oksidų kiekio ribinių verčių.
- 144 Taigi dėl šio sprendimo 138–143 punktuose nurodytų priežasčių dar kartą išsamumo sumetimais reikia patvirtinti, kad, nustačius laikinąjį atitikties koeficientą CF teršalo 2,1, šios ĮVSITK bandymams nustatytos ribinės vertės yra faktiškai pakeičiamos, nors pagal Reglamento Nr. 715/2007 nuostatas jų privaloma laikytis įprastomis važiavimo sąlygomis, taigi ir atliekant oficialius bandymus įprastomis važiavimo sąlygomis prieš tipo patvirtinimą, kaip nurodyta šio sprendimo 122 punkte. Taigi Komisija ir dėl šių priežasčių viršijo savo įgaliojimų ribas šioje srityje, kaip nurodyta šio sprendimo 132 punkte.
- 145 Vis dėlto pagrindais, grindžiamais Komisijos įgaliojimų neturėjimu, nebuvo remtasi kalbant apie kitus ginčijamo reglamento aspektus, kurių ieškovai net apskritai nekritikavo. Taigi jie gali būti pripažinti pagrįstais tų kitų aspektų atžvilgiu tik tiek, kiek jų neįmanoma atsieti nuo ginčijamame reglamente nustatytų atitikties koeficientų CF teršalo. Šis klausimas bus nagrinėjamas toliau, nagrinėjant paskelbtino panaikinimo apimtį.

– Dėl ieškovių nurodytų kitų pagrindų

- 146 Kaip nurodyta šio sprendimo 85 punkte, ieškovai taip pat pateikė pagrindus, grindžiamus įvairių Sąjungos nuostatų pažeidimu iš esmės, ir kaltino Komisiją piktnaudžiavus įgaliojimais.
- 147 Visais šiais pagrindais, kaip ir tais, kurie grindžiami Komisijos įgaliojimų neturėjimu, siekiama vienintelio tikslo – užginčyti ginčijamame reglamente nustatytus atitikties koeficientus CF teršalo ir jų nulemtas išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes. Kalbant apie kitus ginčijamo reglamento aspektus, pažymėtina, kad jų pagrįstumas taip pat priklauso nuo to, ar skirtingas nuostatas įmanoma atskirti, ar ne.
- 148 Dėl ginčijamame reglamente nustatytų atitikties koeficientų CF teršalo ir jų nulemtų išmetamų azoto oksidų kiekio NTE verčių ginčijimo galima pažymėti, kad konstatuotas Komisijos neturėjimas įgaliojimų nustatyti šiuos koeficientus, atsižvelgiant į įgyvendinimo įgaliojimų, kuriuos ji kildina iš Reglamento Nr. 715/2007, ribas, neabejotinai reiškia, kad ji pažeidė šį reglamentą.
- 149 Šiuo klausimu visi trys ieškovai teigia, kad buvo pažeistas Reglamento Nr. 715/2007 I priedas. Šis priedas paminėtas šio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje, kurioje nurodyta, kad šiame priede nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių privaloma paisyti. Ieškovai teigia, kad ginčijamame reglamente apibrėždama atitikties koeficientus CF teršalo, kurie lemia didesnes išmetamų azoto oksidų NTE vertes, taikomas atliekant ĮVSITK bandymus, nei nustatytosios šiame priede euro 6 standartui, Komisija pažeidė šio reglamento 4 straipsnio 1 dalį. Atlikus šio sprendimo 122–144 punktuose pateiktą analizę nagrinėjant pagrindus, grindžiamus Komisijos įgaliojimų nebuvimu, padaryta išvada, kad Komisija iš tikrųjų pakeitė ĮVSITK bandymams taikomas išmetamų azoto oksidų kiekio ribines vertes, nors jos turi būti taikomos įprastomis važiavimo sąlygomis, visų pirma atliekant šiuos bandymus. Šiuo požiūriu Komisija neabejotinai pažeidė Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytas išmetamų azoto oksidų kiekio ribines vertes, taigi ir to paties reglamento 4 straipsnio 1 dalies nuostatas, kuriose nurodyta, kad šių ribinių verčių privaloma paisyti.
- 150 Aišku, Komisija, pateikdama gynybos argumentus dėl bylos esmės, taip pat pažymėjo, kad Reglamento Nr. 715/2007 I priede euro 6 standartui nustatytos išmetamų azoto oksidų kiekio ribinės vertės niekaip nebuvo pakeistos teisiškai, nes ieškovai nurodo tik „konkrečius“ arba „praktinius“ pakeitimus. Iš tiesų šios ribinės vertės šiame priede teisiškai nepakeistos, tačiau būtent tokia situacija, kai jų nesilaikoma per ĮVSITK bandymus ir vietoj šių ribinių verčių konkrečiai arba praktiškai imamos taikyti didesnės išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertės, kurias lemia ginčijamame reglamente nustatyti atitikties koeficientai CF teršalo, yra neteisėta.
- 151 Taigi galima pripažinti ir Reglamento Nr. 715/2007 pažeidimą.
- 152 Kalbant apie pateiktus kitus pagrindus ir argumentus, atsižvelgiant į išvadą, kurią Bendrasis Teismas padarė šio sprendimo 132, 137, 144 ir 151 punktuose, jų nagrinėti nereikia.

– Dėl panaikinimo apimties

- 153 Komisija teigia, kad ieškovai pateikė argumentus tik dėl ginčijamo reglamento II priedo 2 punkto, kuriame azoto oksidams nustatyta galutinių ir laikinųjų atitikties koeficientų CF teršalo vertė. Pačiu šiuo priedu iš dalies pakeistas Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedas, kuriame apibrėžiamos ĮVSITK bandymų taisyklės. Kaip teigia Komisija, dėl to ieškiniai dėl panaikinimo turi būti pripažinti nepriimtinais, remiantis Procedūros reglamento 76 straipsnio d punktu, kuriame reikalaujama, kad kartu su pagrindais turi būti pateikti argumentai, kuriais remiamasi, tiek, kiek ieškinys pareikštas dėl kitų ginčijamo reglamento nuostatų, kurias galima atskirti nuo ginčijamų jo nuostatų. Į tai Paryžiaus ir Madrido miestai atsako, kad panaikinus ginčijamo reglamento II priedo 2 punktą visas reglamentas prarastų bet kokią teisinį pagrindą ar prasmę, ir tai pateisina viso jo panaikinimą.

- 154 Šioje byloje reikėtų tiesiogiai priimti sprendimą dėl to, ar įvairias ginčijamo reglamento nuostatas galima atskirti, t. y. patikrinti, ar dėl ginčijamame reglamente nustatytų azoto oksidų atitikties koeficientų CF teršalo neteisėtumo automatiškai turi būti panaikintos kitos jo nuostatos, kurių negalima nuo jo atskirti (šiuo klausimu žr. 2008 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija / Département du Loiret*, C-295/07 P, EU:C:2008:707, 104 ir 105 punktus). Komisija savo ruožtu teigia, kad kitos ginčijamo reglamento nuostatos nei tos, kuriose nustatomi koeficientai, gali būti atskirtos nuo pastarųjų.
- 155 Nuostata, kurioje yra įtvirtinti nagrinėjami koeficientai ir kuri turi būti panaikinta, kaip nurodo Komisija, yra ginčijamo reglamento II priedo 2 punkte, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedas, po 2.1 punkto įtraukiant naujus 2.1.1 ir 2.1.2 punktus, kuriuose atitinkamai nurodyta galutinio atitikties koeficiento ir laikinojo atitikties koeficiento vertė, susijusi su azoto oksidų mase: „1 + paklaida, čia paklaida = 0,5“, ir „2,1“, ir kuriuose nurodytas galimas laikinojo atitikties koeficiento naudojimo laikotarpis. Vis dėlto ginčijamo reglamento II priedo 2 punkte į Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedą įtraukiamas naujas 2.1.3 punktas dėl „perdavimo funkcijos“, naudojamos apskaičiuojant NTE vertę, kuri yra lygi 1, taigi šiuo metu neturi jokio poveikio apskaičiavimui, o ir ieškovės jos neginčijo. Taigi Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedo 2.1.3 punktą galima atskirti nuo jo 2.1.1 ir 2.1.2 punktų, visų pirma nuo jame nurodytos atitikties koeficiento CF teršalo vertės, ir ginčijamo reglamento II priedo 2 punkto tiek, kiek į jį yra įtraukta ši nuostata, panaikinti nereikia.
- 156 Be to, su atitikties koeficientų CF teršalo nustatymu azoto oksidams yra susiję ginčijamo reglamento 1 straipsnio 2 ir 3 punktai, kuriais iš dalies keičiama Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 10 dalies trečia pastraipa. Ši iš dalies pakeista nuostata suformuluota taip: „kol sueis treji metai nuo [Reglamento Nr. 715/2007] 10 straipsnio 4 dalyje nustatytų datų ir ketveri metai nuo 10 straipsnio 5 dalyje nustatytų datų [pavyzdžiui, iki 2017 m. rugpjūčio 31 d. keleivinių transporto priemonių tipo patvirtinimui ir iki 2019 m. rugpjūčio 31 d. jų individualiam pradėjimui eksploatuoti], taikomos šios nuostatos: a) IIIA priedo 2.1 punkto reikalavimai netaikomi [tai yra reikalavimai, nurodantys NTE vertės apskaičiavimo formulę ir įpareigojantys šias vertės neviršyti atliekant ĮVSITK bandymus]“. Šioje nuostatoje *a contrario* nurodytas momentas, nuo kurio ĮVSITK bandymams taikomi atitikties koeficientai CF teršalo, be kita ko, tie, kuriuos kritikuoja ieškovai, kitaip tariant, nuo kada šie bandymai atliekami ne vien stebėjimo tikslais. Vis dėlto ši nuostata taip pat gali būti susijusi su kitais teršalais nei azoto oksidai, kuriems atitikties koeficientai CF teršalo buvo nustatyti po to, kai jie buvo nustatyti azoto oksidams, kaip buvo kalbant apie kietąsias daleles. Be to, jos panaikinti nebūtina, nes kritikuojami azoto oksidų atitikties koeficientai nebetaikomi. Šiuo tikslu savaime pakanka to, kad šios vertės nėra Reglamento Nr. 692/2008 III A priedo 2.1.1 ir 2.1.2 punktuose esančiose galutinių ir laikinųjų atitikties koeficientų CF teršalo lentelėse. Taigi ginčijamo reglamento 1 straipsnio 2 ir 3 punktus, kuriais iš dalies pakeista Reglamento Nr. 692/2008 3 straipsnio 10 dalies trečia pastraipa, galima atskirti nuo azoto oksidams taikomos atitikties koeficientų CF teršalo vertės, paminėtos pastarojo reglamento IIIA priedo 2.1.1 ir 2.1.2 punktuose, tad jų nereikia panaikinti.
- 157 Kitos ginčijamo reglamento nuostatos, kuriomis iš esmės siekiama papildyti arba iš dalies pakeisti Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedą, siekiant patikslinti ĮVSITK bandymų sąlygas, nepraranda savo prasmės, priešingai, nei mano Paryžiaus ir Madrido miestai, nors ginčijamame reglamente azoto oksidams nustatyti atitikties koeficientai CF teršalo ir naikinami. Visų pirma visas šiems bandymams numatytas procesas, kuris nebuvo kritikuojamasis, gali toliau galioti, neatsižvelgiant į skirtingiems teršalams nustatytus atitikties koeficientus CF teršalo. Be to, nors ginčijamame reglamente azoto oksidams nustatyti atitikties koeficientai yra naikinami, šiuo metu atitikties koeficientai CF teršalo, taikomi tam tikroms dalelėms, apibrėžtomis po Reglamento 2017/1154 priėmimo, turi būti taikomi per šiemis ĮVSITK bandymams numatytą procesą.
- 158 Iš to, kas nurodyta pirma, darytina išvada, kad turi būti panaikintas tik ginčijamo reglamento II priedo 2 punktas tiek, kiek juo Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedo 2.1.1 ir 2.1.2 punktuose azoto oksidų masei nustatoma galutinio atitikties koeficiento CF teršalo vertė ir laikinojo atitikties koeficiento CF teršalo vertė. Atsižvelgiant į tai, kas nurodyta šio sprendimo 145–147 punktuose, iš pirma išdėstytu

samprotavimų darytina išvada, kad skirtingus ieškinio pagrindus reikia atmesti tiek, kiek jie susiję su kitomis ginčijamo reglamento nuostatomis, todėl nereikia priimti sprendimo dėl Komisijos šiuo tikslu iškelto priimtinumą klausimo (šiuo klausimu žr. 2002 m. vasario 26 d. Sprendimo *Taryba / Boehringer*, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 52 punktą).

- 159 Komisija per posėdį pažymėjo, kad Reglamentas Nr. 692/2008, iš dalies pakeistas, be kita ko, ginčijamu reglamentu, buvo pakeistas Reglamentu 1151/2017, tačiau Bendrasis Teismas primena, kad siekdama laikytis sprendimo dėl panaikinimo ir visiškai jį įvykdyti institucija, priėmusi panaikintą nuostatą, turi pašalinti šią nuostatą iš jos priimtų paskesnių aktų, kuriuose ši nuostata buvo pakartota, ir neįtraukti šios nuostatos į būsimus savo aktus, taip pat kaip motyvus, paskatinusius priimti šią nuostatą ir būtinus jai pagrįsti (šiuo klausimu žr. 1988 m. balandžio 26 d. Sprendimo *Asteris ir kt. / Komisija*, 97/86, 99/86, 193/86 ir 215/86, EU:C:1988:199, 26–31 punktus).

– *Dėl panaikinimo padarinių laiko atžvilgiu*

- 160 SESV 264 straipsnio antroje pastraipoje numatyta, kad jei Sąjungos teismas mano, kad tai reikalinga, jis nurodo, kurie paskelbto negaliojančio akto padariniai lieka galutiniai. Ši nuostata, be kita ko, yra aiškinama kaip leidžianti teisinio saugumo sumetimais ir dėl priešasčių, kuriomis siekiama išvengti Sąjungos vykdomos ar palaikomos politikos įgyvendinimo nutraukimo ar pablogėjimo, pavyzdžiui, aplinkos ar visuomenės sveikatos apsaugos srityse, protingą laikotarpį palikti galioti panaikinto akto padarinius (šiuo klausimu žr. 1999 m. vasario 25 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-164/97 ir C-165/97, EU:C:1999:99, 22–24 punktus ir 2015 m. balandžio 16 d. Sprendimo *Parlamentas / Taryba*, C-317/13 ir C-679/13, EU:C:2015:223, 72–74 punktus).

- 161 Šioje byloje nagrinėjamu atveju per posėdį Bendrojo Teismo paklausti apie jo galimo panaikinimo padarinių išdėstymą laiko atžvilgiu, dėl kurio jis galėtų nustatyti įpareigojimą, Paryžiaus ir Briuselio miestai tai vertino nepalankiai, iš esmės teigdami, kad nors atliekant ĮVSITK bandymus išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertės kurį laiką nereikės laikytis, atsižvelgiant į tai, kad šioje srityje visai netrukus gali būti nustatyti griežtesni reikalavimai, tai nebus naudinga automobilių gamintojams, tvirtinant daugiau azoto oksidų nei dabar išmetančias transporto priemones, nes jų gamybos procesai negali toleruoti tokių svyravimų. Briuselio miestas priduria, kad ypač nepalankiai vertina padarinių ateičiai ribojimą. Komisija atsakė, kad panaikinimo padarinių išdėstymas turėtų prasmę tik jeigu Bendrasis Teismas iš esmės nuspręstų, kad kritikuojamas nuostatas turėjo priimti Parlamentas ir Taryba.

- 162 Vis dėlto Bendrasis Teismas konstatuoja, kad paprastas kritikuojamų nuostatų panaikinimas *ex tunc* galėtų sukelti dvi problemas. Visų pirma, kalbant apie „praeitį“, t. y. laikotarpį nuo tada, kai ĮVSITK bandymai pradėti atlikti ne tik „priežiūros tikslais“ (pavyzdžiui, 2017 m. rugsėjo 1 d. keleivinių transporto priemonių tipo patvirtinimui), iki šio sprendimo įsigaliojimo dienos, atsižvelgiant į Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 60 straipsnio antros pastraipos nuostatas, kils teisinių neaiškumų dėl transporto priemonių tipo patvirtinimų ar atsisakymų jį patvirtinti per šį laikotarpį galiojimo. Iš tiesų išmetamų azoto oksidų kiekio atitikties koeficiento CF teršalo nebuvimas galėtų būti aiškinamas taip, kad šiuo klausimu atliekant šiuos bandymus nenustatoma jokios privalomos NTE vertės, arba priešingai, kad tai ir yra euro 6 standartui nustatytos ribinės vertės, ir jos turi būti taikomos tokios, kokios yra. Kalbant apie ateitį, t. y. laikotarpį nuo šio sprendimo įsigaliojimo dienos iki to laiko, kai Komisija arba Parlamentas ir Taryba atitinkamu atveju iš to padarys išvadas, patikslindami atliekant šiuos bandymus taikytiną taisyklę, pažymėtina, kad teisinis neaiškumas niekur nedingtų. Jeigu institucijos, atsakingos už transporto priemonių patvirtinimą, pasirinktų tokį aiškinimą, pagal kurį per šį laikotarpį nebūtų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, kurių nebūtų galima viršyti atliekant šiuos bandymus, galėtų susiklostyti tokia situacija, kad būtų patvirtinamos tokios transporto priemonės, kurios net ir šiuo atžvilgiu viršytų ginčijamame reglamente nustatytas išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes, taigi padėtis pablogėtų, atsižvelgiant į šioje srityje puoselėjamus tikslus saugoti aplinką ir sveikatą.

163 Taigi neišdėsčius panaikinimo padarinių laiko atžvilgiu galėtų būti pakenkta teisėtiems ekonominiams automobilių sektoriaus, kuris laikėsi taikytinų teisės aktų, interesams, o prireikus – ir šiuos teisės aktus atitinkančias transporto priemones įsigijusių vartotojų interesams, taip pat Sąjungos aplinkos ir sveikatos politikai. Taigi reikia nuspręsti, pirma, kad panaikinta nuostata sukelia galutinius padarinius „praeičiai“, kaip tai patikslinta šio sprendimo 162 punkte, ir kad šie padariniai galios ateityje protingą laikotarpį, per kurį būtų galima iš dalies pakeisti šioje srityje taikytinus teisės aktus, ir šis laikotarpis negali viršyti 12 mėnesių nuo šio sprendimo įsigaliojimo dienos, t. y. atsižvelgiant į Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 60 straipsnio antros pastraipos nuostatas, nuo tos dienos, kai pasibaigs apeliacinio skundo padavimo terminas, jeigu dėl šio sprendimo nebus paduotas apeliacinis skundas, o jeigu susiklostytų priešinga situacija – nuo apeliacinio skundo atmetimo dienos.

Dėl Paryžiaus miesto pateikto prašymo atlyginti žalą

164 Kaip nurodyta šio sprendimo 30 punkte, Paryžiaus miestas prašo priteisti iš Komisijos simbolinį eurą žalai, kurią jis patyrė dėl ginčijamo reglamento priėmimo, atlyginti. Šis prašymas grindžiamas SESV 340 straipsnio antra pastraipa, kurioje numatyta, kad „deliktinės atsakomybės atveju Sąjunga pagal bendrus valstybių narių įstatymams būdingus principus atlygina bet kokią žalą, kurią, eidamos savo pareigas, padaro jos institucijos“. Paryžiaus miestas šiuo klausimu remiasi šio reglamento neteisėtumu, kurį lėmė akivaizdus už jį viršesnių teisės normų pažeidimas, realios ir tikros žalos buvimu, patirtos dėl išlaidų priemonėms, kurias jis privalės įgyvendinti, kad kompensuotų automobilių taršos padidėjimą, Paryžiaus patrauklumo sumažėjimu turistams ir mažesniu jo gyventojų informavimo apie išmetamųjų teršalų keliamą riziką priemonių veiksmingumu ir galiausiai tiesioginiu priežastiniu ryšiu tarp Komisijos elgesio ir šios žalos. Vis dėlto Paryžiaus miestas savo prašymą atlyginti žalą vertina simboliškai 1 EUR suma, kuri leistų atlyginti žalą įvaizdžiui ir jo veiksmų aplinkos srityje teisėtumui.

165 Komisija ginčija Paryžiaus miesto prašymo atlyginti žalą priimtinumą, be kita ko, todėl, kad jis rimtai nepagrindė tariamai patirtos žalos ar priežastinio ryšio tarp šios žalos ir ginčijamo reglamento priėmimo.

166 Vis dėlto Sąjungos teismas yra įgaliotas įvertinti, ar šios bylos aplinkybėmis tinkamas teisingumo vykdymas suteikia pagrindą atmesti ieškinį iš esmės, prieš tai nepriėmus sprendimo dėl jame pateikto nepriimtumu grindžiamo prieštaravimo (šiuo klausimu žr. 2015 m. birželio 24 d. Sprendimo *Fresh Del Monte Produce / Komisija ir Komisija / Fresh Del Monte Produce*, C-293/13 P ir C-294/13 P, EU:C:2015:416, 193 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

167 Šioje byloje nagrinėjama atveju vien simboliškai 1 EUR dydžio žala „įvaizdžiui ir teisėtumui“, kurią Paryžiaus miestas prašo atlyginti, nėra niekaip įrodyta. Iš tiesų nė viena aplinkybė nepatvirtina, kad Paryžius prarado ieškovo nurodomą patrauklumą turistams ar sunkumų informuoti gyventojus apie išmetamųjų teršalų keliamą riziką, kurie galėtų būti laikomi žala įvaizdžiui ir teisėtumui. Be to, nė viena aplinkybė nepatvirtina, kad šias situacijas, darant prielaidą, kad jos įrodytos, nulėmė ginčijamo Komisijos reglamento priėmimas.

168 Taip pat yra konstatuota, kad neturtinę žalą reputacijai sukėlusio akto panaikinimo, atsižvelgiant į aplinkybes, pakanka šiai žalai atlyginti (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 30 d. Sprendimo *Safa Nicu Sepahan / Taryba*, C-45/15 P, EU:C:2017:402, 47–49 punktus ir 2015 m. spalio 7 d. Sprendimo *European Dynamics Luxembourg ir kt. / VRDT*, T-299/11, EU:T:2015:757, 155 punktą).

169 Taigi bet kuriuo atveju žala įvaizdžiui ir teisėtumui, kuria rėmėsi Paryžiaus miestas, galėtų būti visiškai tinkamai atlyginta simboliškai ir pakankamai, tiesiog panaikinus ginčijamo reglamento nuostatą, kurią jis ginčijo.

170 Taigi Paryžiaus miesto prašymas atlyginti žalą turi būti atmestas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 171 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 3 dalį kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas, jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama. Tačiau Bendrasis Teismas gali nuspręsti, kad, be savo bylinėjimosi išlaidų, šalis padengia dalį kitos šalies bylinėjimosi išlaidų, jeigu tai pateisinama atsižvelgiant į nagrinėjamos bylos aplinkybes.
- 172 Kadangi dauguma Komisijos reikalavimų buvo atmesta, ji turi padengti ne tik savo, bet ir pusę ieškovų bylinėjimosi išlaidų.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (devintoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Panaikinti 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamento (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6), II priedo 2 punktą tiek, kiek juo 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamento Nr. 692/2008, įgyvendinančio Reglamentą (EB) Nr. 715/2007, IIIA priedo 2.1.1 ir 2.1.2 punktuose nustatoma azoto oksidų masės galutinio atitikties koeficiento CF teršalo vertė ir laikinojo atitikties koeficiento CF teršalo vertė.**
- 2. Atmesti likusią ieškinio dalį.**
- 3. Palikti galioti pagal šio sprendimo rezoliucinės dalies 1 punktą panaikintos nuostatos padarinius, kol per protingą terminą bus priimta nauja šias nuostatas keičianti reglamentavimo tvarka, ir šis terminas negali būti ilgesnis kaip dvylika mėnesių nuo šio sprendimo įsigaliojimo dienos.**
- 4. Europos Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas ir pusę Paryžiaus, Briuselio ir Madrido miestų patirtų bylinėjimosi išlaidų.**

Gervasoni

Madise

da Silva Passos

Kowalik-Bańczyk

Mac Eochaidh

Paskelbta 2018 m. gruodžio 13 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Kancleris
E. Coulon

Pirmininkas
S. Gervasoni