



## Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

2022 m. sausio 13 d.\*

„Apeliacinis skundas – Ieškinys dėl panaikinimo – Aplinka – Variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimas – 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 (ĮVSITK) bandymus – SESV 263 straipsnio ketvirta pastraipa – Ieškinio priimtumas – Subvalstybinis subjektas, turintis įgaliojimų aplinkos apsaugos srityje riboti tam tikrų transporto priemonių eismą – Sąlyga, reikalaujanti tiesioginės sąsajos su ieškovu“

Sujungtose bylose C-177/19 P–C-179/19 P

dėl trijų apeliacinių skundų, kuriuos pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį 2019 m. vasario 22 d. (C-177/19 P ir C-178/19 P) ir 2019 m. vasario 23 d. (C-179/19 P) pateikė

**Vokietijos Federacinė Respublika**, atstovaujama J. Möller, D. Klebs ir S. Eisenberg,

apeliantė,

palaikoma

**Association des Constructeurs Européens d'Automobiles**, atstovaujamos *avvocati* F. Di Gianni ir G. Coppo,

**Rumunijos**, iš pradžių atstovaujamos E. Gane, O.-C. Ichim, L. Lițu ir C.-R. Cantâr, vėliau – E. Gane, O.-C. Ichim ir L. Lițu,

**Slovakijos Respublikos**, atstovaujamos B. Ricziová,

įstojusių į apeliacinį procesą šalių,

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

**Ville de Paris (Prancūzija)**, atstovaujama *avocat* J. Assous,

**Ville de Bruxelles (Belgija)**, atstovaujama *avocats* M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ir A. Feyt ir *Rechtsanwalt* S. Kaisergruber,

**Ayuntamiento de Madrid (Ispanija)**, atstovaujama *avocat* J. Assous,

\* Proceso kalbos: ispanų ir prancūzų

ieškovai pirmojoje instancijoje,

**Europos Komisija**, atstovaujama J.-F. Brakeland ir M. Huttunen,

atsakovė pirmojoje instancijoje (C-177/19 P),

ir

**Vengrija**, atstovaujama M. Z. Fehér,

apeliantė,

palaikoma

**Association des Constructeurs Européens d'Automobiles**, atstovaujamos *avvocati* F. Di Gianni ir G. Coppo,

įstojusios į apeliacinį procesą šalies,

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

**Ville de Paris (Prancūzija)**, atstovaujamam *avocat* J. Assous,

**Ville de Bruxelles (Belgija)**, atstovaujamam *avocats* M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ir A. Feyt ir *Rechtsanwalt* S. Kaisergruber,

**Ayuntamiento de Madrid (Ispanija)**, atstovaujama *avocat* J. Assous,

ieškovai pirmojoje instancijoje,

**Europos Komisija**, atstovaujama J.-F. Brakeland ir M. Huttunen,

atsakovė pirmojoje instancijoje (C-178/19 P),

ir

**Europos Komisija**, atstovaujama J.-F. Brakeland,

apeliantė,

palaikoma

**Association des Constructeurs Européens d'Automobiles**, atstovaujamos *avvocati* F. Di Gianni ir G. Coppo,

įstojusios į apeliacinį procesą šalies,

dalyvaujant kitoms proceso šalims:

**Ville de Paris (Prancūzija)**, atstovaujamo *avocat* J. Assous,

**Ville de Bruxelles (Belgija)**, atstovaujama *avocats* M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux ir A. Feyt ir *Rechtsanwalt* S. Kaisergruber,

**Ayuntamiento de Madrid (Ispanija)**, atstovaujama *avocat* J. Assous,

ieškovai pirmojoje instancijoje (C-179/19 P),

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan (pranešėjas), ketvirtosios kolegijos pirmininkas C. Lycourgos ir teisėjas M. Ilešič,

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

susipažinęs su 2021 m. birželio 10 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

### Sprendimą

- 1 Apeliaciniais skundais Vokietijos Federacinė Respublika (C-177/19 P), Vengrija (C-178/19 P) ir Europos Komisija (C-179/19 P) prašo panaikinti 2018 m. gruodžio 13 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Ville de Paris, Ville de Bruxelles ir Ayuntamiento de Madrid / Komisija* (T-339/16, T-352/16 ir T-391/16, toliau – skundžiamas sprendimas, EU:T:2018:927), kuriuo jis panaikino 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) (OL L 109, 2016, p. 1, toliau – ginčijamas reglamentas), II priedo 2 punktą tiek, kiek juo 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinančio ir iš dalies keičiančio 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (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 199, 2008, p. 1) IIIA priedo 2.1.1 ir 2.1.2 punktuose anglies oksidų masei nustatyta  $CF_{\text{teršalo}}$  galutinio atitikties koeficiento vertė ir  $CF_{\text{teršalo}}$  laikinojo atitikties koeficiento vertė, ir paliko galioti panaikintų nuostatų padarinius tol, kol per protingą terminą bus priimta nauja šias nuostatas pakeisianti reglamentavimo tvarka, o šis terminas negali viršyti dvylikos mėnesių nuo to teismo sprendimo priėmimo.

## Teisinis pagrindas

### *Direktyva 2007/46/EB*

- 2 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007, p. 1), iš dalies pakeistos 2014 m. vasario 25 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 214/2014 (OL L 69, 2014, p. 3), (toliau – Direktyva 2007/46), 2, 3 ir 14 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

- „(2) Siekiant, kad būtų sukurta ir veiktų Bendrijos vidaus rinka, valstybių narių patvirtinimo sistemas tikslinga pakeisti visiško suderinimo principu grindžiama Bendrijos patvirtinimo procedūra.
- (3) Sistemoms, sudėtinėms dalims, atskiriems techniniams mazgams ir transporto priemonėms taikomi techniniai reikalavimai turėtų būti suderinti bei nurodyti norminiuose aktuose. Šiais norminiais aktais pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui.

<...>

- (14) Teisės aktų dėl transporto priemonių patvirtinimo pagrindinis tikslas yra užtikrinti, kad į rinką pateiktos naujos transporto priemonės, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai būtų saugūs ir tausotų aplinką. Pasiiekti šį tikslą neturėtų būti trukdoma montuojant tam tikras dalis ar įrangą po to, kai transporto priemonė jau pateikta į rinką ar pradėta eksploatuoti. Todėl turėtų būti imtasi tinkamų priemonių, skirtų užtikrinti, kad dalims ar įrangai, kurios gali būti montuojamos transporto priemonėse ir kurios gali žymiai sutrikdyti sistemų, kurios ypač svarbios užtikrinant saugumą ir tausojant aplinką, veiklą, būtų iš anksto taikoma įgaliotosios institucijos kontrolė prieš pateikiant transporto priemones parduoti. Šias priemones turėtų sudaryti techninės nuostatos dėl reikalavimų, kuriuos tos dalys ar įranga turi atitikti.“

- 3 Šios direktyvos 1 straipsnyje „Dalykas“ nustatyta:

„Šia direktyva nustatoma suderinta sistema, kurią sudaro į jos taikymo sritį patenkančių visų naujų transporto priemonių ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimui taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai, siekiant palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatavimo pradžią Bendrijoje.

<...>

Konkretūs techniniai reikalavimai dėl transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo nustatyti šios direktyvos taikymui skirtuose norminiuose aktuose, kurių išsamus sąrašas pateiktas IV priede.“

4 Minėtos direktyvos 4 straipsnio „Valstybių narių įsipareigojimai“ 1–3 dalyse numatyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad gamintojai, kurie kreipiasi dėl patvirtinimo, atitinka šia direktyva nustatytus jų įsipareigojimus.

2. Valstybės narės patvirtina tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sistemas, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus.

3. Valstybės narės registruoja arba leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus.

Dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, jos 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.“

5 Tos pačios direktyvos IV priedo „Suteikiant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą taikomi reikalavimai“ I dalyje pateiktas „[n]eribojamos serijos gamybos transporto priemonių EB tipo patvirtinimui taikom[ų] normini[ų] akt[ų]“ sąrašas. Iš jo matyti, kad lengvųjų transporto priemonių išmetamuosius teršalus (Euro 5 ir 6) reglamentuojantis norminis aktas yra 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (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).

### ***Reglamentas Nr. 715/2007***

6 Reglamento Nr. 715/2007 1 straipsnio „Dalykas“ 1 dalyje numatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomi bendri variklinių transporto priemonių (toliau – transporto priemonės) ir pakaitinių dalių, pvz., pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, tipo patvirtinimo [...] techniniai reikalavimai dėl jų išmetamųjų teršalų.“

7 Šio reglamento II skyriuje „Gamintojų įsipareigojimai susiję su tipo patvirtinimu“ yra 4 straipsnis „Gamintojų įsipareigojimai“; jo 1 dalyje numatyta:

„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. <...>

Šie įsipareigojimai apima I priede ir 5 straipsnyje nurodytose įgyvendinimo priemonėse nustatytą išmetamųjų teršalų kiekio ribas.“

### ***Direktyva 2008/50/EB***

8 Kaip matyti iš 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008, p. 1) 1 straipsnio „Dalykas“, ši direktyva nustato priemones, kuriomis, be kita ko, siekiama „palaikyti aplinkos oro kokybę ten, kur ji gera, o kitais atvejais ją gerinti“.

### **Reglamentas (ES) 2016/427**

- 9 2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/427, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 6) (OL L 82, 2016, p. 1), Komisija nustatė įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio (ĮVSITK) bandymo procedūrą, kad būtų labiau atsižvelgta į kelyje matuojamą išmetamųjų teršalų kiekį.

### **Ginčijamas reglamentas**

- 10 Ginčijamo reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:  
„Reglamentas [Nr. 715/2007] yra vienas iš atskirų norminių aktų pagal tipo patvirtinimo procedūrą, nustatytą [Direktyva 2007/46].“
- 11 Šio reglamento 1 straipsnyje numatyta:  
„Reglamentas [Nr. 692/2008] iš dalies keičiamas taip:  
<...>  
6. IIIA priedas iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta šio reglamento II priede.“
- 12 Minėto reglamento II priede, be kita ko, numatyta į Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedą įterpti 2.1.1, 2.1.2 ir 2.1.3 punktus.
- 13 2.1.1 punkte azoto oksidų masei numatytas galutinis atitikties koeficientas 1, pridėjus paklaidą, lygią 0,5, ir patikslinama, kad ši paklaida yra „parametras, kurį taikant atsižvelgiama į papildomas matavimo neapibrėžtis [papildomus netikslumus] dėl NITMS įrangos; jis kasmet persvarstomas ir patikslinamas atsižvelgiant į pagerėjusią NITMS procedūros kokybę ar techninę pažangą“.
- 14 2.1.2 punkte nustatyta, kad, nukrypstant nuo 2.1.1 punkto nuostatų, 5 metus ir 4 mėnesius po Reglamento (EB) Nr. 715/2007 10 straipsnio 4 ir 5 dalyse nurodytų datų, gavus gamintojo prašymą, azotų oksidų masei galima taikyti laikinąjį atitikties koeficientą 2,1.
- 15 Minėtas 2.1.3 punktas skirtas „[p]erdavimo funkcij[oms]“.

### **Procesas Bendrajame Teisme ir skundžiamas sprendimas**

- 16 2016 m. birželio 26 d., birželio 29 d. ir liepos 19 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo atitinkamai *ville de Paris* (Paryžiaus miestas) (byla T-339/16), *ville de Bruxelles* (Briuselio miestas) (byla T-352/16) ir *ayuntamiento de Madrid* (Madrido merija) (byla T-391/16) ieškinius dėl ginčijamo reglamento panaikinimo.
- 17 Grįsdami ieškinius jie visų pirma teigė, kad Komisija šiuo reglamentu negalėjo nustatyti išmetamųjų azoto oksidų kiekio NTE verčių, viršijančių Reglamente Nr. 715/2007 euro 6 standartui nustatytas ribines vertes.

- 18 Atskirais dokumentais Komisija, remdamasi Bendrojo Teismo procedūros reglamento 130 straipsnio 1 dalimi, pateikė šių ieškinių nepriimtinumą grindžiamus prieštaravimus, paremtus tuo, kad Paryžiaus miestas, Briuselio miestas ir *ayuntamiento de Madrid* nėra tiesiogiai susiję su ginčijamu reglamentu, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, ir paprašė Bendrojo Teismo priimti sprendimą, nepradedant bylos nagrinėti iš esmės. Bendrasis Teismas nusprendė, kad dėl nepriimtinumą grindžiamų prieštaravimų bus sprendžiama nagrinėjant bylą iš esmės.
- 19 Bylos T-339/16, T-352/16 ir T-391/16 buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis ir priimtas galutinis sprendimas.
- 20 Skundžiamu sprendimu Bendrasis Teismas atmetė Komisijos pateiktus nepriimtinumą grindžiamus prieštaravimus, to sprendimo 84 punkte nusprendęs, kad „sąsaja su ieškovo teisine padėtimi [pirmojoje instancijoje buvo] įrodyta, todėl [reglamentas buvo] tiesiogiai susijęs su ieškovo, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą“. Išnagrinėjęs bylą iš esmės Bendrasis Teismas, pirma, panaikino ginčijamo reglamento II priedo 2 punktą tiek, kiek juo Reglamento Nr. 692/2008 IIIA priedo 2.1.1 ir 2.1.2 punktuose anglies oksidų masei nustatyta  $CF_{\text{teršalo}}$  galutinio atitikties koeficiento vertė ir  $CF_{\text{teršalo}}$  laikinojo atitikties koeficiento vertė, ir paliko galioti panaikintų nuostatų padarinius tol, kol per protingą terminą bus priimta nauja šias nuostatas pakeisianti reglamentavimo tvarka, o šis terminas negali viršyti dvylikos mėnesių nuo to teismo sprendimo priėmimo. Bendrasis Teismas atmetė likusią ieškinių dalį ir Paryžiaus miesto pateiktą prašymą atlyginti žalą.

### Šalių reikalavimai ir procesas Teisingumo Teisme

- 21 Apeliaciniu skundu byloje C-177/19 P Vokietijos Federacinė Respublika Teisingumo Teismo prašo:
- panaikinti skundžiamą sprendimą ir atmesti ieškinius,
  - alternatyviai – pakeisti skundžiamo sprendimo rezoliucinės dalies 3 punktą taip, kad panaikintų nuostatų padariniai būtų palikti galioti maksimalų laikotarpį, kuris būtų daug ilgesnis nei dvylika mėnesių po šio sprendimo įsiteisėjimo, ir
  - priteisti iš Paryžiaus miesto, Briuselio miesto ir *ayuntamiento de Madrido* bylinėjimosi išlaidas.
- 22 2019 m. birželio 27 d. Teisingumo Teismo pirmininko sprendimu Slovakijos Respublikai buvo leista įstoti į bylą palaikyti Vokietijos Federacinės Respublikos reikalavimų.
- 23 2019 m. liepos 19 d. Teisingumo Teismo pirmininko sprendimu Rumunijai buvo leista įstoti į bylą palaikyti Vokietijos Federacinės Respublikos reikalavimų per žodinę proceso dalį, jeigu ji būtų rengiama.
- 24 Komisija Teisingumo Teismo prašo:
- panaikinti skundžiamą sprendimą ir atmesti ieškinius,
  - alternatyviai – panaikinti skundžiamo sprendimo rezoliucinę dalį tiek, kiek joje panaikintų nuostatų padariniai paliekami galioti dvylika mėnesių po to sprendimo įsiteisėjimo, ir

nuspręsti palikti galioti šių nuostatų padarinius tol, kol bus priimta nauja jas pakeisianti reglamentavimo tvarka.

25 Apeliaciniame skunde byloje C-178/19 P Vengrija Teisingumo Teismo prašo:

- panaikinti skundžiamą sprendimą ir atmesti ieškinius,
- alternatyviai – panaikinti skundžiamo sprendimo rezoliucinę dalį tiek, kiek joje panaikintų nuostatų padariniai paliekami galioti dvylika mėnesių po to sprendimo įsiteisėjimo, ir nuspręsti palikti galioti šių nuostatų padarinius tol, kol bus priimta nauja jas pakeisianti reglamentavimo tvarka, ir
- priteisti iš proceso pirmojoje instancijoje šalių bylinėjimosi išlaidas.

26 Tiek pagrindinis, tiek alternatyvus Komisijos reikalavimas sutampa su Vengrijos reikalavimais.

27 Apeliaciniame skunde byloje C-179/19 P Komisija Teisingumo Teismo prašo:

- panaikinti skundžiamą sprendimą, atmesti ieškinius ir priteisti iš Paryžiaus miesto, Briuselio miesto ir *ayuntamiento de Madrid* bylinėjimosi išlaidas ir
- alternatyviai – panaikinti skundžiamą sprendimą, grąžinti bylą Bendrajam Teismui nagrinėti iš naujo ir atidėti klausimo dėl bylinėjimosi išlaidų abiejose instancijose nagrinėjimą.

28 2019 m. spalio 1 d. nutartimis *Vokietija / Komisija* (C-177/19 P, nepaskelbta Rink., EU:C:2019:837), *Vengrija / Komisija* (C-178/19 P, nepaskelbta Rink., EU:C:2019:835) ir *Komisija / Ville de Paris ir kt.* (C-179/19 P, nepaskelbta Rink., EU:C:2019:836) Teisingumo Teismo pirmininkas leido *Association des Constructeurs européenne d'Automobiles* (toliau – ACEA) įstoti į bylą palaikyti apeliančių reikalavimų.

29 Visose su jais susijusiose bylose Paryžiaus miestas, Briuselio miestas ir *ayuntamiento de Madrid* prašo Teisingumo Teismo atmesti apeliacinius skundus ir priteisti iš apeliančių bylinėjimosi išlaidas.

30 Alternatyviai *ayuntamiento de Madrid* prašo Teisingumo Teismo šias bylas grąžinti Bendrajam Teismui, kad šis galėtų priimti sprendimą dėl pirmojoje instancijoje nenagrinėtų ieškinio pagrindų. Paryžiaus miestas ir Briuselio miestas pateikia tokį patį alternatyvų reikalavimą byloje C-179/19 P.

31 Remdamasis Teisingumo Teismo procedūros reglamento 54 straipsnio 2 dalimi penktosios kolegijos pirmininkas 2021 m. sausio 28 d., išklausęs generalinį advokatą ir šalis, nusprendė sujungti šias bylas, kad būtų bendrai parengta nuomonė ir priimtas sprendimas.

### **Dėl apeliacinių skundų**

32 Grįsdama savo apeliacinį skundą byloje C-177/19 P Vokietijos Federacinė Respublika nurodo penkis pagrindus, grindžiamus, pirma, teisės klaida, padaryta Bendrajam Teismui nusprendus, jog ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, antra, motyvavimo stoka šiuo klausimu, trečia, be kita ko, Reglamento



Nr. 715/2007 5 straipsnio 3 dalies pažeidimu, Bendrajam Teismui nusprendus, kad Komisija neturėjo kompetencijos priimti ginčijamo reglamento, ketvirta, teisės klaida, padaryta Bendrajam Teismui iš dalies panaikinus šį reglamentą, ir, penkta, prašymu palikti galioti panaikintų minėto reglamento nuostatų padarinius ilgesnį laikotarpį nei dvylika mėnesių nuo skundžiamo sprendimo įsiteisėjimo.

- 33 Grįsdama savo apeliacinį skundą byloje C-178/19 P Vengrija nurodo du pagrindus: pirma, dėl ieškinių priimtumo pirmojoje instancijoje ir, antra, dėl laikotarpio, kurį nustatė Bendrasis Teismas, siekdamas palikti galioti panaikintų ginčijamo reglamento nuostatų padarinius.
- 34 Grįsdama savo apeliacinį skundą byloje C-179/19 P Komisija nurodo vienintelį pagrindą, grindžiamą teisės klaida, padaryta Bendrajam Teismui nusprendus, kad ginčijamas reglamentas iš dalies pakeičia esminę Reglamento Nr. 715/2007 nuostatą.

### ***Dėl antrojo pagrindo byloje C-177/19 P***

#### *Šalių argumentai*

- 35 Nurodydama apeliacinio skundo byloje C-177/19 P antrąjį pagrindą, kurį reikia nagrinėti pirmiausia, Vokietijos Federacinė Respublika, palaikoma ACEA ir Slovakijos Respublikos, primena, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją sprendimo motyvuose turi būti aiškiai ir nedviprasmiškai išdėstyti Bendrojo Teismo argumentai. Vis dėlto nagrinėjamu atveju skundžiamame sprendime Bendrasis Teismas nepakankamai išdėstė priežastis, dėl kurių manė, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, nes tik nurodė aplinkybę, kad Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antra pastraipa užkerta šioms miestams kelią priimti teisės aktus dėl euro 6 standartą atitinkančių transporto priemonių dalyvavimo eisme.
- 36 Briuselio miestas ir *ayuntamiento de Madrid* tvirtina, kad antrasis apeliacinio skundo pagrindas byloje C-177/19 P yra nepagrįstas.

#### *Teisingumo Teismo vertinimas*

- 37 Pagal suformuotą jurisprudenciją sprendimo motyvuose turi būti aiškiai ir nedviprasmiškai išdėstyti Bendrojo Teismo argumentai, kad suinteresuotieji asmenys galėtų suprasti priimtą sprendimą pagrindžiančias priežastis, o Teisingumo Teismas – vykdyti teisminę kontrolę (2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Europos Sąjungos / Kendrion*, C-150/17 P, EU:C:2018:1014, 80 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 38 Teisinga, kad nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš skundžiamo sprendimo motyvų, visų pirma jo 50–84 punktų, Bendrasis Teismas, siekdamas nustatyti, ar ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, daugiausia dėmesio skyrė ne to reglamento, o Direktyvos 2007/46, visų pirma jos 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos, aiškinimui. Pagal šią nuostatą „dėl priežasčių, 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], sudėtinės dalis ar atskirus techninius mazgus, jei jie atitinka šios direktyvos reikalavimus“.

- 39 Vis dėlto Bendrasis Teismas pakankamai aiškiai ir tiksliai, visų pirma skundžiamo sprendimo 50–54, 56, 59, 67, 74, 76 ir 77 punktuose, išdėstė priežastis, dėl kurių manė, kad Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antra pastraipa yra reikšminga nustatant, ar ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, nors ši nuostata įtvirtinta atskirame nuo šio reglamento Sąjungos antrinės teisės akte.
- 40 Visų pirma skundžiamo sprendimo 76 punkte Bendrasis Teismas nusprendė, kad lingvistinis, teleologinis ir kontekstinis Direktyvos 2007/46, be kita ko, jos 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos, aiškinimas leidžia manyti, kad ji valstybės narės viešosios valdžios institucijoms faktiškai užkerta kelią drausti, riboti ar kliudyti transporto priemonių kelių eismą dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ar veikimo aspektais, kuriems taikoma ši direktyva, jei šios transporto priemonės atitinka šios direktyvos reikalavimus. O skundžiamo sprendimo 3, 4, 52, 74 ir 76 punktuose priminęs, kad šie reikalavimai yra numatyti tos direktyvos „reglamentuojamojo pobūdžio aktuose“ ir jų išvestiniuose aktuose, Bendrasis Teismas iš esmės pabrėžė, kad Reglamentas 715/2007 yra „reglamentuojamojo pobūdžio aktas“, taikomas per tipo patvirtinimo procedūrą, Direktyvoje 2007/46 numatytą dėl išmetamų teršalų iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių, nes išmetamieji teršalai yra vienas iš tų transporto priemonių gamybos ar veikimo aspektų, kuriems taikoma Direktyva 2007/46, kaip tai suprantama pagal jos 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą. Be to, kaip matyti visų pirma iš skundžiamo sprendimo 2–16 punktuose išdėstytų bylų teisinių pagrindų, Reglamentas Nr. 692/2008, Reglamentas 2016/427 ir ginčijamas reglamentas yra Reglamento Nr. 715/2007 „išvestiniai aktai“, nes pastarasis sudaro jų teisinį pagrindą ir tais aktais siekiama jį įgyvendinti.
- 41 Iš skundžiamo sprendimo 59, 74 ir 76 punktų taip pat išplaukia, kad, anot Bendrojo Teismo, kadangi ginčijamu reglamentu nustatomas atitikties koeficientas, taikomas Reglamente Nr. 715/2007 numatytoms vertėms, siekiant nustatyti išmetamų azoto oksidų teršalų vertes, kurios negali būti viršijamos (NTE) atliekant Reglamente Nr. 2016/427 įtvirtintus ĮVSITK bandymus, Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antra pastraipa lygiai taip pat taikoma ir šioms NTE vertėms, todėl viešosios valdžios institucijos dėl priimto ginčijamo reglamento nebegali taikyti eismo ribojimų, grindžiamų iš transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu, transporto priemonėms, kurių kategorijai taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios atitinka minėtas NTE vertes. Atsižvelgdamas į tai, kad konstatavo, jog ginčijamas reglamentas taip daro poveikį miestų – kitų apeliacinio proceso šalių – norminių teisės aktų leidybos kompetencijai automobilių eismo reglamentavimo srityje, Bendrasis Teismas visų pirma to sprendimo 50, 76, 80 ir 84 punktuose padarė išvadą, kad šis reglamentas yra tiesiogiai su jais susijęs.
- 42 Taigi susipažinę su visu skundžiamu sprendimu suinteresuotieji asmenys gali suprasti priežastis, dėl kurių Bendrasis Teismas manė, kad iš jo pateikto Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimo išplaukia, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis.
- 43 Vadinas, Bendrojo Teismo motyvai, kuriais grindžiama išvada, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, yra pakankami, kad būtų įvykdyti šio sprendimo 37 punkte išdėstyti reikalavimai, neatsižvelgiant į šių motyvų pagrįstumą, kuris yra apeliacinio skundo byloje C-177/19 P pirmojo pagrindo ir apeliacinio skundo byloje C-178/19 P pirmojo pagrindo antros dalies dalykas.
- 44 Taigi antrasis pagrindas byloje C-177/19 P atmestinas kaip nepagrįstas.

## ***Dėl pirmojo pagrindo byloje C-177/19 P ir dėl pirmojo pagrindo antros dalies byloje C-178/19 P***

### *Šalių argumentai*

- 45 Nurodydamos pirmąjį apeliacinio skundo pagrindą byloje C-177/19 P ir pirmojo pagrindo antrą dalį byloje C-178/19 P Vokietijos Federacinė Respublika ir Vengrija atitinkamai teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis.
- 46 Visų pirma Vokietijos Federacinė Respublika, palaikoma ACEA, Rumunijos ir Slovakijos Respublikos, teigia, kad savivaldybių veiksmų laisvės apribojimai kyla ne iš ginčijamo reglamento, o iš kitų reikalavimų ir kad ypač vietos valdžios subjekto galimybė įsteigti teritorijas, kuriose draudžiamas eismas, nepriklauso nuo šio reglamento. Galimas zonų, kuriose draudžiamas eismas, neteisėtumas išplaukia iš bendrųjų Sąjungos teisės reikalavimų pagrindinių laisvių ir pagrindinių teisių srityje.
- 47 Pavyzdžiui, Direktyvoje 2008/50 nustatyta, kad valstybės narės imasi „atitinkamų priemonių“, siekdamos užtikrinti, kad viršijus ribines vertes viršijimo laikotarpis būtų kuo trumpesnis. Be to, kaip matyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, suformuotos 2009 m. birželio 4 d. Sprendime *Mickelsson ir Roos* (C-142/05, EU:C:2009:336), ir skundžiamo sprendimo 53 punkto, dėl taisyklių, kaip antai susijusių su laisvu prekių judėjimu ir nuosavybės teise, saugoma Sąjungos teisės pagal Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 17 straipsnį, naujai įregistruotų mažiau taršių transporto priemonių naudojimo apribojimai gali tapti neproporcingi. Dalinis ginčijamo reglamento panaikinimas neturi įtakos šiai teisinei padėčiai, todėl nėra ryšio tarp subvalstybinio lygmens subjektų „norminių teisės aktų leidybos kompetencijos“ šioje srityje ir ginčijamo reglamento.
- 48 Toliau Vokietijos Federacinė Respublika tvirtina, kad registravimo taisyklės apskritai nėra susijusios su kelių naudojimo tvarka, kaip antai zonų, kuriose eismas draudžiamas, įsteigimo tvarka. Vien tai, kad savivaldybėms, be kita ko, gali būti faktiškai pavesta įgyvendinti aplinkos apsaugos tikslą, nepateisina jų galimybės ginčyti bet kokią aktą, galintį daryti poveikį aplinkai, pareiškiant ieškinį pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą. Iš tiesų tai reikštų, kad joms pripažinta tokia teisė pareikšti ieškinį dėl panaikinimo, kokią turi SESV 263 straipsnio pirmoje ir antroje pastraipose nurodyti privilegijuotieji ieškovai.
- 49 Kadangi priemonės, kurių nagrinėjamu atveju ketina imtis miestai – kitos apeliacinio proceso šalys, skirtos oro kokybei gerinti, būtent Direktyva 2008/50 yra specialusis teisės aktas, todėl turi viršenybę prieš Direktyvą 2007/46. Priešinga Bendrojo Teismo išvada, padaryta skundžiamo sprendimo 74 punkte, neįtikina.
- 50 Be to, nepagrįstas ir skundžiamo sprendimo 52–54 punktuose Bendrojo Teismo daromas skirtumas tarp bendrojo pobūdžio eismo reglamentavimo taisyklių (dienos be automobilių, bendrieji kelių eismo taisyklių reikalavimai) ir valstybių narių viešosios valdžios institucijų priimtų eismo reglamentavimo taisyklių, nustatančių transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios atitinka euro 6 standartą arba per ĮVSITK bandymus NTE vertes, eismo apribojimus, grindžiamus transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu. Vadovaujantis Bendrojo Teismo logika, iš principo neturėtų būti įmanoma imtis bendro pobūdžio priemonių, skirtų sumažinti išmetamų teršalų kiekiui, kurios galiotų ir euro 6 standartą atitinkančioms transporto priemonėms.

- 51 Vengrija, palaikoma ACEA, be kita ko, teigia, kad ginčijamas reglamentas tiesiogiai susijęs tik su gamintojais, privalančiais laikytis šiame reglamente nustatytų apribojimų, ir valdžios institucijomis, įgaliotomis kontroliuoti, kaip laikomasi šių apribojimų, ir leisti tipo patvirtinimą bei registravimą, nes būtent šie subjektai įgyvendina ir taiko minėtą reglamentą, kuriame nustatytos jiems privalomos nuostatos.
- 52 Kaip ir Vokietijos Federacinė Respublika, Vengrija mano, kad Bendrasis Teismas klaidingai aiškino Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą. Ši nuostata neužkerta kelio ir neriboja miestų – kitų apeliacinio proceso šalių galimybės priimti priemones, kuriomis siekiama dėl išmetamų teršalų kiekiu grindžiamų prižasčių apriboti transporto priemonių, atitinkančių šią direktyvą ir Reglamentą Nr. 715/2007, eismą kelyje. Minėta nuostata siekiama tik užtikrinti, kad tos direktyvos ir kitų su ja susijusių Sąjungos teisės aktų reikalavimus atitinkančios naujos transporto priemonės galėtų būti be kliūčių pateikiamos į vidaus rinką.
- 53 Briuselio miestas tvirtina, kad Bendrasis Teismas teisingai nusprendė, jog ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai su juo susijęs. Kaip visų pirma matyti iš skundžiamo sprendimo 52, 54 ir 76 punktų, pagal šį reglamentą jam faktiškai užkertamas kelias savo nuožiūra įgyvendinti turimą kompetenciją, nes yra teisiškai įpareigojamas toleruoti transporto priemones, kurios, nors neatitinka iš pradžių nustatyto euro 6 standarto, atitinka minėtame reglamente iš naujo apibrėžtą euro 6 standartą, nes ginčijamame reglamente nustatytos išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertės yra didesnės, už iš pradžių nustatytas Reglamente Nr. 715/2007. Iš tiesų, kaip pažymėjo Bendrasis Teismas, ginčijamas reglamentas turi įtakos valstybių narių viešosios valdžios institucijų priimtiems eismą reguliuojantiems teisės aktams, kuriais išmetamų teršalų kiekiu pagrįsti eismo apribojimai nustatomi transporto priemonėms, kurių kategorija patenka į šio reglamento taikymo sritį ir kurios atitinka euro 6 standartą arba per ĮVSITK bandymus NTE vertes.
- 54 Briuselio miestas priduria, kad nagrinėjamu atveju ginčijamas reglamentas sukelia ne tik teises pasekmes, bet ir daro materialų poveikį, be kita ko, dėl suprastėjusios oro kokybės jo teritorijoje, o tai reiškia, kad jis turi kovoti su šiuo poveikiu, nes priešingu atveju kiltų jo atsakomybė arba Belgijos Karalystei galėtų būtų pareikštas ieškinys dėl išipareigojimų neįvykdymo pagal SESV 258 ir 259 straipsnius. Taigi, anot Briuselio miesto, Bendrasis Teismas skundžiamame sprendime teisingai atsižvelgė į šį poveikį jo padėčiai materialiuoju ir teisiniu požiūriais ir pripažino ieškinį priimtiniu.
- 55 Be to, Briuselio miestas nurodo, kad tuo atveju, jeigu jis priimtų reglamentavimo tvarką, draudžiančią transporto priemonių, neatitinkančių euro 6 standarto tik po laboratorinių bandymų arba neatitinkančių euro 6 standarto netaikant atitikties koeficiento po ĮVSITK bandymų, eismą jo teritorijoje, Komisija ar kita valstybė narė, remdamasi SESV 258 ar 259 straipsniu, galėtų pareikšti ieškinį Belgijai dėl išipareigojimų neįvykdymo. Tai yra tiesioginis ginčijamo reglamento poveikis ir jis pats savaime leidžia įrodyti, kad reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.
- 56 Briuselio miestas nesutinka su tuo, kad Bendrasis Teismas supainiojo Direktyvą 2007/46 ir Direktyvą 2008/50. Bet kuriuo atveju neginčijama, kad miestų – kitų apeliacinio proceso šalių priimtose priemonėse turi atitikti Sąjungos teisę, nesvarbu, ar tai būtų Direktyva 2008/50, ar laisvo prekių judėjimo principas. Vis dėlto šių argumentų nepakanka išvadai, kad ginčijamas reglamentas nekliudo šiems miestams savo nuožiūra įgyvendinti turimą kompetenciją.

- 57 Taip pat būtų klaidinga konstatuoti, kad ginčijamas reglamentas yra atskiras ir nuo Direktyvos 2007/46 visiškai atsietas aktas, nes jis patenka į minėtos direktyvos nustatytą sritį.
- 58 Be to, ginčijamo reglamento poveikis miestų – kitų apeliacinio proceso šalių padėčiai nėra vien hipotetinis. Konkrečiai kalbant, nėra pripažinta, kad šie miestai gali remtis Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl principinio draudimo taikyti priemones, kurių poveikis yra lygiavertis importo apribojimams, išimčių, siekdami nukrypti nuo Direktyva 2007/46 ir jos reglamentuojamojo pobūdžio aktų nustatytų pagrindų. Be to, nors minėti miestai neturi jokios kompetencijos patvirtinti atitinkamų transporto priemonių tipą, jie vis tiek kompetentingi priimti reglamentavimo priemones transporto priemonių eismo srityje, ir ginčijamas reglamentas tiesiogiai paveiktų šią kompetenciją, jeigu jie norėtų naudoti euro 6 standartą eismui reguliuoti.
- 59 Galiausiai Briuselio miestas tvirtina, kad priemonės dėl išmetamų teršalų kiekio neišvengiamai priimamos dėl priešasčių, susijusių su transporto priemonių konstrukcija ir veikimu, beje, net jeigu siekiama kitų tikslų.
- 60 *Ayuntamiento de Madrid* savo ruožtu tvirtina, kad ginčijamas reglamentas patenka į Direktyvos 2007/46 taikymo sritį tiek materialiniu, tiek laiko požiūriais. Be to, jau 1 minėto reglamento konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į šią direktyvą.
- 61 Vertinant materialiniu požiūriu, tiesiogiai ir neišvengiamai kyla bet kokio teisinio sprendimo, kuriuo, remiantis Direktyvoje 2007/46 įtvirtintais techniniais kriterijais, nustatomas antžeminių motorinių transporto priemonių naudojimo apribojimas, ir ginčijamo reglamento kolizija su minėtos direktyvos 4 straipsnyje nustatytu draudimu. Panašus draudimas, tik grindžiamas argumentais, nesusijusiais su šiuose dviejuose teisės aktuose nustatytais techniniais reikalavimais, savo ruožtu šiuo atžvilgiu neturi reikšmės.
- 62 Vertinant laiko požiūriu, pasakytina, kad, kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 53 punkto, Bendrasis Teismas vertino pirmojoje instancijoje pareikštų ieškinių priimtinumą, atsižvelgdamas į Direktyvą 2007/46. Iš lingvistinio šios direktyvos nuostatų aiškinimo, kurį Bendrasis Teismas atliko skundžiamo sprendimo 59 punkte, matyti, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, kurių teisinė kompetencija aplinkos kontrolės srityje neginčijama.
- 63 *Ayuntamiento de Madrid* pabrėžia, kad apskritai pritaria Bendrojo Teismo argumentams, kai jis skundžiamo sprendimo 81 ir 82 punktuose konstatavo faktinį iš ginčijamo reglamento, siejamo su Direktyva 2007/46, išplaukiančių įgaliojimų ribojimo pobūdį, kad prieitų prie išvados, kad jos ieškinys yra priimtinas.
- 64 Be to, Vokietijos Federacinės Respublikos ir Vengrijos pozicija yra prieštaringa. Vienas vertus, šios valstybės narės mano, kad ginčijamas reglamentas nėra susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, nes jos tebeturi diskreciją drausti, kliudyti ar riboti antžeminių motorinių transporto priemonių dalyvavimą eisme, be kita ko, kovodamos su oro tarša, remdamosi kitais teisės aktais, pavyzdžiui Direktyva 2008/50. Tačiau, kita vertus, jos tvirtina, kad teisės aktas, kuriuo iš dalies keičiamas euro 6 standartas, nėra tiesiogiai susijęs su šiais miestais.
- 65 Be to, pažymėjusi, kad miestai yra pagrindiniai Sąjungos teisės subjektai, *ayuntamiento de Madrid* primena tikslą atverti tiesioginio ieškinio pareiškimo galimybes ir tai, kad subvalstybinio lygmens subjektų priimtumo raida, ypač su aplinkos teise susijusiose srityse, gali būti suvokiama kaip ESS 4 straipsnio 3 dalyje įtvirtinto ir skundžiamo sprendimo 79 punkte Bendrojo Teismo nurodyto

lojalaus bendradarbiavimo principo pasekmė. Taigi galima vadovautis prielaida, kad subvalstybiniais subjektams, kaip antai miestams – kitoms apeliacinio proceso šalimis, dėl kurių veiksmų kyla valstybių, kurioms priklauso, atsakomybė prieš Europos Sąjungą, taikoma priimtino prezumpcija, o ginčijamo akto rengėjas turi įrodyti, kad ginčijamos nuostatos jiems neturi įtakos.

- 66 Galiausiai Paryžiaus miestas ir *ayuntamiento de Madrid* tvirtina, kad skundžiamo sprendimo 79 punkte Bendrojo Teismo nurodyta galimybė atitinkamai valstybei narei pareikšti ieškinį dėl įsipareigojimų neįvykdymo yra ginčijamo reglamento pasekmė, ir patvirtina tai, kad šis reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis. Pavyzdžiui, jeigu miestas visoms šį reglamentą atitinkančioms transporto priemonėms uždraustų dalyvauti eisme, jis pažeistų Sąjungos teisę, atsižvelgiant į Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalyje numatytą draudimą.
- 67 Komisija teigia, pirma, kad Vokietijos Federacinė Respublika, atrodo, laikosi pernelyg plataus skundžiamo sprendimo aiškinimo. Iš tiesų apeliaciniame skunde ne kartą nurodytos „zonos, kuriose eismas draudžiamas“. Iš skundžiamo sprendimo 52 punkto vis dėlto matyti, kad eismo ribojimo priemonėms, kurios taikomos visoms transporto priemonėms, neturi įtakos Sąjungos teisės aktai dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo.
- 68 Antra, Komisijai kyla abejonių dėl Vokietijos Federacinės Respublikos argumentų, susijusių su pagal Sutartį garantuojamomis pagrindinėmis laisvėmis ir proporcingumo principu. Iš tiesų pagal pirminę teisę nedraudžiama, kad antrinės teisės aktai būtų tiesiogiai susiję su teisės subjektais, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą. Visų pirma tai, kad savivaldybės turi laikytis proporcingumo principo, *a priori* neužkerta kelio tiesioginei sąsajai su jomis, jeigu jos gali įrodyti, kad pasikeitė jų teisinė padėtis, išplaukianti iš Sąjungos teisės aktų dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo.

### *Teisingumo Teismo vertinimas*

- 69 Primintina, kad regiono ar vietos subjekto ieškinys negali būti prilygintas valstybės narės ieškiniumi, nes SESV 263 straipsnyje numatyta „valstybės narės“ sąvoka apima tik valstybių narių vyriausybines institucijas. Regiono ar vietos subjektas, jeigu jis pagal jam taikomą nacionalinę teisę turi teisinį subjektiškumą, gali pareikšti ieškinį dėl Sąjungos teisės akto tik tuomet, kai atitinka vieną iš SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje numatytų hipotezių (šiuo klausimu žr. 1984 m. liepos 11 d. Sprendimo *Commune de Differdange ir kt.* / Komisija, 222/83, EU:C:1984:266, 9–13 punktus ir 2006 m. gegužės 2 d. Sprendimo *Regione Siciliana* / Komisija, C-417/04 P, EU:C:2006:282, 21 ir 24 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).
- 70 Taigi, kadangi tokiems subjektams, kaip ir visiems fiziniams ar juridiniams asmenims, nurodytiems SESV 263 straipsnio ketvirtoje pastraipoje, taikomos šioje nuostatoje numatytos specialios sąlygos, reikia atmesti kaip nepagrįstus šio sprendimo 65 punkte išdėstytus *ayuntamiento de Madrid* argumentus, kad subvalstybiniais subjektams, kaip antai miestams – kitoms apeliacinio proceso šalims, turėtų galioti priimtino prezumpcija, kai jie pagal minėtą nuostatą pareiškia ieškinį dėl Sąjungos teisės akto panaikinimo.
- 71 Šioje byloje nagrinėdamas nepriimtiniu grindžiamus prieštaravimus, kuriuos Komisija pareiškė dėl Bendrajame Teisme pateiktų ieškinių dėl panaikinimo, Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 36–40 punktuose konstatavo, kad ginčijamas reglamentas yra reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktas, dėl kurio nereikia patvirtinti įgyvendinamųjų priemonių, ir paskui,

remdamasis to sprendimo 41–84 punktuose išdėstytais argumentais, nusprendė, kad šis reglamentas tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.

- 72 Kalbant apie sąlygą, pagal kurią būtina tiesioginė sąsaja su juridiniu asmeniu, pažymėtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją reikalaujama, kad būtų įvykdyti du kumuliaciniai kriterijai, t. y. pirma, kad ginčijama priemonė darytų tiesioginį poveikį ieškovo teisei padėčiai ir, antra, nepaliktų jokios diskrecijos adresatams, atsakingiems už jos įgyvendinimą, kuris yra visiškai automatinio pobūdžio ir išplaukia tik iš Sąjungos teisės aktų, netaikant kitų tarpinių normų (2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *Stichting Woonlinie ir kt. / Komisija*, C-133/12 P, EU:C:2014:105, 55 punktą ir 2018 m. lapkričio 6 d. Sprendimo *Scuola Elementare Maria Montessori / Komisija, Komisija / Scuola Elementare Maria Montessori ir Komisija / Ferracci*, C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 42 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 73 Visų pirma, kaip Bendrasis Teismas teisingai pažymėjo skundžiamo sprendimo 50 punkte, Sąjungos aktas, kuris trukdo viešajam juridiniam asmeniui savo nuožiūra naudotis savo paties kompetencija, daro tiesioginį poveikį jo teisei padėčiai, todėl tas asmuo turi būti laikomas tiesiogiai susijusiu su minėtu aktu, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą (šiuo klausimu žr. 2021 m. birželio 22 d. Sprendimo *Venesuela / Taryba (Poveikis trečiajai valstybei)* (C-872/19 P, EU:C:2021:507), 69 punktą).
- 74 Taigi reikia išnagrinėti, ar Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos, kai nusprendė, kad Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antra pastraipa tikrai kliudo miestams – kitoms apeliacinio proceso šalims savo nuožiūra įgyvendinti kompetenciją reglamentuoti lengvųjų keleivinių transporto priemonių eismą taip, kad būtų sumažinta tarša, todėl, atsižvelgiant į šios nuostatos ir ginčijamo reglamento sąveiką, tie miestai turi būti laikomi tiesiogiai susijusiais su šiuo reglamentu.
- 75 Pagal Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą „dėl priežasčių, susijusių su jų gamybos ir veikimo principais, kuriems taikoma ši direktyva, [valstybės narės] nedraudžia, neriboja ar nesudaro kliūčių registruoti, parduoti, pradėti eksploatuoti transporto priemones [ar joms dalyvauti kelių eisme] <...>, jei [jos] atitinka šios direktyvos reikalavimus“.
- 76 Nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 51–53 punktuose laikėsi nuomonės, kad valstybių narių viešosios valdžios institucijų priimti teisės aktai, kurie taikomi visoms transporto priemonėms arba tam tikrai transporto priemonių kategorijai, apibrėžtai atsižvelgiant į kitus kriterijus nei tie, kurie reglamentuojami Direktyvos 2007/46 nuostatose, jos „reglamentuojamojo pobūdžio teisės aktuose“ ir išvestiniuose aktuose, negali prieštarauti šios direktyvos 4 straipsnio 3 dalies antrai pastraipai. Visų pirma Bendrasis Teismas patikslino, kad šie Sąjungos aktai neturi poveikio daugumai „kelių kodekso“ teisės aktų ir eismo ribojimo priemonėms, pavyzdžiui, kuriomis nustatomos pėsčiųjų zonos, „dienos be automobilio“ arba eismo apribojimai, jeigu yra labai padidėjusi tarša. Be to, Bendrasis Teismas vadovavosi nuostata, kad valstybės narės viešosios valdžios institucija, nepažeisdama Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos, iki šiol galėtų nustatyti eismo apribojimus, grindžiamus transporto priemonių, kurių kategorijai taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios geriausiai atveju atitinka euro 5 standartą, išmetamų teršalų kiekiu, nes šis standartas ir ankstesni euro standartai šios direktyvos taikymo tikslais nebegalioja, o dabar galioja euro 6 standartas.

- 77 Vis dėlto, kaip iš esmės matyti iš skundžiamo sprendimo 54–76 punktų, Bendrasis Teismas nusprendė, kad nuorodos į „dalyvavimą kelių eisme“ įtraukimas į Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą lemia tai, kad valstybės narės viešosios valdžios institucijoms užkertamas kelias nustatyti eismo apribojimus, grindžiamus transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas Nr. 715/2007 ir kurios atitinka NTE vertes per ĮVSITK bandymus, išmetamų teršalų kiekiu, nes šios vertės galioja pagal priimtą ginčijamą reglamentą, todėl tos transporto priemonės atitinka iš šios direktyvos kylančius reikalavimus.
- 78 Skundžiamo sprendimo 76 punkte, į kurį daroma nuoroda to sprendimo 77, 79 ir 80 punktuose, Bendrasis Teismas kaip eismo ribojimo priemonės pavyzdį, kurios, jo nuomone, dėl priimto ginčijamo reglamento nebegalėtų nustatyti miestai – kitos apeliacinio proceso šalys, nurodė priemonę, ja, atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, ribojamas eismas tų transporto priemonių, kurios per ĮVSITK bandymus neatitinka pagal euro 6 standartą nustatytų išmetamų azoto oksidų kiekio ribinių verčių, bet vis dėlto atitinka šiame reglamente nustatytas išmetamų azoto oksidų kiekio NTE vertes, kurios yra didesnės už pirmąsias.
- 79 Kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 81 punkto, miestai – kitos apeliacinio proceso šalys Bendrajame Teisme pagrindė, o tai nebuvo ginčijama pirmojoje instancijoje ar nagrinėjant šiuos apeliacinius skundus, kad pagal nacionalinę teisę turi įgaliojimus saugoti aplinką ir sveikatą, visų pirma siekdami kovoti su oro tarša, įskaitant įgaliojimus šiuo tikslu riboti automobilių eismą.
- 80 Taigi reikia išnagrinėti, ar Bendrasis Teismas pagrįstai galėjo aiškinti Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą kaip ribojančią minėtų įgaliojimų įgyvendinimą taip, kaip nurodyta šio sprendimo 77 ir 78 punktuose.
- 81 Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad nors miestų – kitų apeliacinio proceso šalių turimų įgaliojimų reglamentuoti eismą ribojimai gali kilti iš Sąjungos teisėje garantuojamų pagrindinių laisvių ir teisių, ši aplinkybė savaime nekliaud, kad su jais tiesiogiai būtų susijęs Sąjungos antrinės teisės aktas dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo.
- 82 Dėl Bendrojo Teismo pateikto Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje vartojamos frazės „dalyvavimas kelių eisme“ aiškinimo pagrįstumo primintina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos tekstą, bet ir į kontekstą ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus. Sąjungos teisės nuostatos genezė taip pat gali atskleisti jai aiškinti svarbių aplinkybių (2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *CRCAM*, C-337/20, EU:C:2021:671, 31 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 83 Pirma, kalbant apie Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos formuluotę, reikia pažymėti, kad nors atrodo, jog frazė „dalyvavimas kelių eisme“, atsižvelgiant į jos įprastą reikšmę, reiškia transporto priemonių judėjimą valstybės narės teritorijoje, tai nėra vienintelė veikla, kurios pagal šią nuostatą „valstybės narės negali uždrausti“, nes toje nuostatoje taip pat minima kitokia veikla, kuri taip pat negali būti draudžiama, pavyzdžiui, transporto priemonių „registracija“, „pardavimas“ ir „eksplotacijos pradžia“.
- 84 Kaip iš esmės pažymi Komisija, draudimas parduoti ar pradėti eksploatuoti reiškia bendrą kliūtį atitinkamoms transporto priemonėms patekti į rinką. Tas pats taikytina ir draudimui registruoti. Taigi visi šie draudimai sietini su pateikimo į transporto priemonių rinką kliūtimis.



- 85 Antra, kiek tai susiję su Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos kontekstu, pirmiausia iš paties šios direktyvos pavadinimo matyti, kad ja siekiama nustatyti motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo pagrindus, o tai leidžia manyti, kad valstybėms narėms pagal šios direktyvos nuostatas nustatyti įpareigojimai, tarp kurių yra ir 4 straipsnyje nurodyti įpareigojimai, susiję su transporto priemonių pateikimu į rinką, o ne paskesniu jų dalyvavimu eisme.
- 86 Be to, kaip savo išvados 52 punkte pažymėjo generalinis advokatas, konstatuotina, kad Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies pirmos ir antros pastraipų formuluotės viena kitą papildo. Šiose dvejose pastraipose atitinkamai numatyta pozityvioji pareiga, leidžianti valstybėms narėms registruoti, perduoti ir pradėti eksploatuoti, be kita ko, šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, ir negatyvioji pareiga, užkertanti kelią valstybėms narėms uždrausti, riboti ar daryti kliūtis šių transporto priemonių registracijai, pardavimui, eksploatavimo sąlygoms ar dalyvavimui eisme. Tačiau dėl Bendrojo Teismo aiškinimo būtų labai išplėsta minėtos antros pastraipos taikymo sritis, tad ji būtų daug platesnė už pirmosios pastraipos taikymo sritį, o tai atrodo sunkiai pateisinama.
- 87 Galiausiai, nors, kaip matyti iš Direktyvos 2007/46 4 straipsnio, jame numatytos pareigos konkrečiai taikomos motorinių transporto priemonių gamintojams ir už tipo patvirtinimą atsakingoms nacionalinėms institucijoms, neginčijama, kad miestai – kitos apeliacinio proceso šalys neturi įgaliojimų transporto priemonių tipo patvirtinimo srityje.
- 88 Trečia, dėl Direktyva 2007/46 siekiamo tikslo pasakytina, kad iš jos 1 straipsnio, siejamo su 2, 3 ir 14 konstatuojamosiomis dalimis, matyti, kad joje nustatyta vienoda naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūra, pagrįsta visiško jų techninių charakteristikų suderinimo principu, o specialieji techniniai transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo reikalavimai įtvirtinti šios direktyvos IV priede nurodytose specialiosiose direktyvose. Iš šių nuostatų išplaukia, kad suderintos sistemos tikslas yra vidaus rinkos sukūrimas ir veikimas, kartu siekiant užtikrinti aukštą kelių eismo saugumo lygį visiškai suderinant techninius reikalavimus, susijusius, be kita ko, su transporto priemonių konstrukcija (2014 m. kovo 20 d. Sprendimo *Komisija / Lenkija*, C-639/11, EU:C:2014:173, 34 ir 35 punktai).
- 89 Šio sprendimo 83–88 punktuose pateikti argumentai prieštarauja tokiam Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimui, kokį pateikė Bendrasis Teismas ir kuris lemia tai, kad šioje direktyvoje vartojamai izoliuotai sąvokai pripažįstama plati aprėptis, siekiant pagrįsti išvadą, kad pagal šią nuostatą užkertamas kelias tam tikriems vietos eismo apribojimams, kuriais, be kita ko, siekiama apsaugoti aplinką.
- 90 Bendrojo Teismo pateikto Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antros pastraipos aiškinimo taip pat nepatvirtina šios nuostatos genezė. 2003 m. liepos 14 d. Pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl motorinių transporto priemonių, jų priekabų bei sistemų, sudėtinių dalių ir atskirųjų techninių mazgų, numatomų tokioms transporto priemonėms, patvirtinimo (COM (2003) 418 *final*) nebuvo nuorodos į „dalyvavimą kelių eisme“ ir ji buvo įtraukta tik 2004 m. spalio 29 d. iš dalies pakeistame pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl motorinių transporto priemonių, jų priekabų bei sistemų, sudėtinių dalių ir atskirųjų techninių mazgų, numatomų tokioms transporto priemonėms, patvirtinimo (Atnaujinta versija) (COM (2004) 738 galutinis).

- 91 Pirma, pagal šio iš dalies pakeisto pasiūlymo 5 punktą minėta nuoroda turi būti suprantama kaip „laisvos apyvartos [laisvo judėjimo] nuostata“. Antra, kaip matyti iš paties 5 punkto pavadinimo, šiais iš dalies pakeisto pasiūlymo pakeitimais buvo siekiama tik išaiškinti valstybių narių pareigas atsižvelgiant į laisvą patvirtintų transporto priemonių, jų dalių ir atskirų techninių detalių judėjimą, o ne išplėsti šių pareigų apimtį.
- 92 Taigi konstatuotina, kad įtraukiant nuorodą „dalyvavimas kelių eisme“ buvo siekta ne išplėsti transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktų taikymo sritį, o tik išvengti to, kad valstybės narės apeitų draudimą prieštarauti transporto priemonių, patenkančių į Direktyvos 2007/46 taikymo sritį ir atitinkančių jos, taip pat reglamentuojamojo pobūdžio aktų ir išvestinių aktų reikalavimus, patekimui į rinką jas registruojant, pateikiant į rinką arba pradėdant eksploatuoti.
- 93 Taigi Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje esančią frazę „dalyvavimas kelių eisme“ Bendrasis Teismas aiškino izoliuotai, o tai neatitinka nei šios nuostatos konteksto, nei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslų, nei minėtos nuostatos genezės.
- 94 Šiomis aplinkybėmis, kaip savo išvados 72 punkte pažymėjo generalinis advokatas, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai skundžiamo sprendimo 84 punkte nusprendė, kad, atsižvelgiant, pirma, į tai, jog pagal Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą ribojami miestų – kitų apeliacinio proceso šalių įgaliojimai oro kokybės apsaugos srityje, ir, antra, į ginčijamo reglamento sąveiką su šia nuostata, šis reglamentas jiems daro tiesioginį poveikį, todėl jie yra tiesiogiai su juo susiję, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.
- 95 Be to, nė vienas kitas miestų – kitų apeliacinio proceso šalių apeliaciniame skunde nurodytas motyvas ar skundžiamame sprendime Bendrojo Teismo pateiktas argumentas neleidžia pagrįsti išvados, kad ginčijamas reglamentas yra tiesiogiai susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis.
- 96 Pirma, negalima pritarti miestų – kitų apeliacinio proceso šalių argumentams tiek, kiek jie nurodo, kad kelių eismo srityje jiems priėmus reglamentavimo tvarką, prieštaraujančią ginčijamam reglamentui, siejamam su Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalimi, vienai iš valstybių narių, kuriems jie priklauso, galėtų būti pareikštas ieškinys dėl įsipareigojimų neįvykdymo, ir kiek patikslina, kad ši galimybė yra tiesiogiai iš šio reglamento išplaukianti pasekmė, o tai reiškia, kad jie turi būti laikomi tiesiogiai susijusiais su tuo aktu, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.
- 97 Šie argumentai, kaip ir skundžiamo sprendimo 79 punkte pateiktas vertinimas, kuriuo remdamasis Bendrasis Teismas pripažino, kad tokia galimybė egzistuoja, grindžiami prielaida, kad miestams – kitoms apeliacinio proceso šalims priėmus reglamentavimo tvarką, aplinkos apsaugos tikslais ribojančią tam tikrų transporto priemonių vietos eismą, galėtų būti pažeistas Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalyje, siejamoje su ginčijamu reglamentu, numatytas draudimas. Vis dėlto, kaip matyti iš šio sprendimo 80–93 punktuose pateiktų argumentų, ši prielaida yra klaidinga.
- 98 Tas pats pasakytina apie skundžiamo sprendimo 77 ir 78 punktuose Bendrojo Teismo pateiktus argumentus, kad iš esmės valstybių narių nacionaliniai teismai dėl nesuderinamumo su ginčijamu reglamentu, siejamu su Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalimi, panaikintų miesto priimtą aktą, ribojantį transporto priemonių eismą keliuose dėl priežasčių, susijusių su jų išmetamų teršalų kiekiu, net jei šios transporto priemonės atitinka ginčijamame reglamente numatytus

reikalavimus. Iš tiesų šie argumentai taip pat grindžiami ankstesniame punkte nurodyta klaidinga prielaida, todėl jais taip pat negalima įrodyti, kad šis reglamentas yra susijęs su miestais – kitomis apeliacinio proceso šalimis.

- 99 Antra, dėl šio sprendimo 54 punkte išdėstytų Briuselio miesto argumentų pakanka konstatuoti, kad, priešingai, nei Bendrasis Teismas veikiausiai manė skundžiamo sprendimo 83 punkte, tai, kad Komisija pradėjo procedūrą dėl įsipareigojimų neįvykdymo prieš Belgijos Karalystę, Ispanijos Karalystę ar Prancūzijos Respubliką dėl tariamai nepakankamos oro kokybės atitinkamose jų teritorijose atsižvelgiant į Direktyvos 2008/50 reikalavimus, įskaitant azoto oksidų kiekius, negali būti laikoma tiesiogiai iš ginčijamo reglamento išplaukiančia pasekme. Kadangi, kaip matyti iš šio sprendimo 94 punkto, šis reglamentas neužkerta kelio miestams – kitoms apeliacinio proceso šalims savo nuožiūra naudotis turimais įgaliojimais reglamentuoti dalyvavimą eisme, be kita ko, siekiant apsaugoti aplinką, jis negali būti laikomas darančiu tiesioginį poveikį galimybei iškelti Teisingumo Teisme bylą valstybėms narėms, kurioms šie miestai priklauso, arba net pripažinti jų atsakomybę procese dėl aplinkosaugos įsipareigojimų neįvykdymo.
- 100 Trečia, skundžiamo sprendimo 82 punkte Bendrojo Teismo kaip pavyzdys nurodytos eismo ribojimo priemonės, kurias jau yra priėmę miestai – kitos apeliacinio proceso šalys, kaip Paryžiaus miesto įgyvendinta priemonė siekiant apriboti transporto priemonių, neatitinkančių konkretaus euro standarto, eismą jo teritorijoje, taip pat nepaneigia šio sprendimo 94 punkte išdėstytų argumentų, nes tai, ar šie miestai tikrai nustatė reglamentavimo tvarką, kurią Bendrasis Teismas dėl priimto ginčijamo reglamento laikė patenkančia į Direktyvos 2007/46 4 straipsnio 3 dalyje numatyto draudimo taikymo sritį, niekaip nepakeičia klaidingo šios nuostatos aiškinimo, kuriuo vadovavosi Bendrasis Teismas, vertindamas jam pateiktą nagrinėti ieškinių priimtinumą pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą.
- 101 Darytina išvada, kad pirmajam pagrindui byloje C-177/19 P ir pirmojo pagrindo antrai daliai byloje C-178/19 P reikia pritarti.
- 102 Iš SESV 263 straipsnio ketvirtos pastraipos formuluotės matyti, kad pagal šią nuostatą fizinio ar juridinio asmens, kuriam nėra skirtas ginčijamas aktas, pareikšto ieškinio dėl panaikinimo priimtumas siejamas su sąlyga, kad minėtas aktas turi būti tiesiogiai su juo susijęs.
- 103 Šiomis aplinkybėmis reikia panaikinti skundžiamą sprendimą tiek, kiek Bendrasis Teismas atmetė Komisijos pateiktus nepriimtumu grindžiamus prieštaravimus ir pripažino ieškinius pirmojoje instancijoje priimtinais.

### **Dėl ieškinių pirmojoje instancijoje**

- 104 Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 61 straipsnio pirmos pastraipos antrą sakinį Teisingumo Teismas gali, jei panaikina Bendrojo Teismo sprendimą, pats priimti galutinį sprendimą, jei toje bylos stadijoje tai galima daryti. Šiuo atveju Teisingumo Teismas mano, kad šioje bylos stadijoje galima priimti galutinį sprendimą ir kad ir visų pirma reikia priimti galutinį sprendimą dėl ieškinių dėl panaikinimo priimtumo.
- 105 Dėl Komisijos pateiktų nepriimtumu grindžiamų prieštaravimų konstatuotina, kad dėl šio sprendimo 82–101 punktuose išdėstytų motyvų, priešingai, nei teigia miestai – kitos apeliacinio proceso šalys, ginčijamas reglamentas negali būti laikomas tiesiogiai su jais susijęs.

- 106 Kadangi, kaip matyti iš šio sprendimo 102 punkto, pagal šią nuostatą fizinio ar juridinio asmens, kuriam nėra skirtas ginčijamas aktas, pareikšto ieškinio dėl panaikinimo priimtumas siejamas su sąlyga, kad minėtas aktas turi būti tiesiogiai su juo susijęs, reikia pritarti Komisijos pateiktiems nepriimtinumui grindžiamiems prieštaravimams.
- 107 Taigi Paryžiaus miesto, Briuselio miesto ir *ayuntamiento de Madrid* pareikšti ieškiniai dėl panaikinimo turi būti atmesti kaip nepriimtini.

### **Dėl bylinėjimosi išlaidų**

- 108 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 184 straipsnio 2 dalį, jeigu apeliacinis skundas yra pagrįstas ir pats Teismas priima galutinį sprendimą byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą sprendžia Teisingumo Teismas.
- 109 Pagal šio reglamento 138 straipsnio 1 dalį, apeliacinėse bylose taikomą pagal jo 184 straipsnio 1 dalį, pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to reikalavo.
- 110 Be to, minėto reglamento 184 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad jeigu valstybės narės, kuri nebuvo įstojusi į Bendrojo Teismo nagrinėtą bylą, apeliacinis skundas yra pagrįstas, Teismas gali nuspręsti, kad bylinėjimosi išlaidos bus paskirstomos tarp šalių arba kad laimėjęs bylą apeliantas turi padengti išlaidas pralaimėjusiai šaliai, kurias jai teko patirti dėl jo apeliacinio skundo. Nagrinėjamu atveju nuspręstina, kad kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas, susijusias su apeliaciniais skundais.
- 111 Atsižvelgiant į tai, kad skundžiamas sprendimas buvo panaikintas, o ieškiniai pirmojoje instancijoje nepriimtini, Briuselio miestui, Paryžiaus miestui ir *ayuntamiento de Madrid* nurodoma padengti savo bylinėjimosi išlaidas, patirtas pirmojoje ir apeliacinėje instancijose, ir Komisijos pirmojoje instancijoje patirtas bylinėjimosi išlaidas pagal jos pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

- 1. Panaikinti 2018 m. gruodžio 13 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Ville de Paris, Ville de Bruxelles ir Ayuntamiento de Madrid / Komisija* (T-339/16, T-352/16 ir T-391/16, EU:T:2018:927).**
- 2. Atmesti Paryžiaus miesto, Briuselio miesto ir *ayuntamiento de Madrid* ieškinius dėl panaikinimo, atitinkamai pareikštus sujungtose bylose T-339/16, T-352/16 ir T-391/16, kaip nepriimtinius.**
- 3. Kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas, susijusias su apeliaciniais skundais.**
- 4. Paryžiaus miestas, Briuselio miestas ir *ayuntamiento de Madrid*, be savo bylinėjimosi išlaidų, patirtų pirmojoje ir apeliacinėje instancijose, padengia Komisijos pirmojoje instancijoje patirtas bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.