



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2022. gada 13. janvārī\*

Apelācija – Atcelšanas prasība – Vide – Mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšana – Regula (ES) 2016/646 – Emisijas no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) – Slāpekļa oksīdu emisiju nepārsniedzamo (NTE) vērtību noteikšana, testējot emisijas reālos braukšanas apstākļos (RDE) – LESD 263. panta ceturtā daļa – Prasības pieņemamība – Valsts sastāvā esoša vienība, kurai vides aizsardzības jomā ir pilnvaras ierobežot atsevišķu transportlīdzekļu dalību satiksmē – Nosacījums, saskaņā ar kuru prasītājam ir jābūt tieši skartam

Apvienotajās lietās no C-177/19 P līdz C-179/19 P

par trim apelācijas sūdzībām atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas statūtu 56. pantam, kas iesniegtas 2019. gada 22. februārī (C-177/19 P un C-178/19 P) un 2019. gada 23. februārī (C-179/19 P),

**Vācijas Federatīvā Republika**, ko pārstāv *J. Möller* un *D. Klebs*, kā arī *S. Eisenberg*, pārstāvji,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

kuru atbalsta

**Eiropas Autoražotāju asociācija**, ko pārstāv *F. Di Gianni* un *G. Coppo*, *avvocati*,

**Rumānija**, ko sākotnēji pārstāvēja *E. Gane*, *O.-C. Ichim* un *L. Lițu*, kā arī *C.-R. Cantâr*, vēlāk – *E. Gane*, *O.-C. Ichim* un *L. Lițu*, pārstāvji,

**Slovākijas Republika**, ko pārstāv *B. Ricziová*, pārstāve,

personas, kas iestājušās lietā apelācijas tiesvedībā,

pārējie lietas dalībnieki:

**Ville de Paris (Francija)**, ko pārstāv *J. Assous*, advokāts,

**Ville de Bruxelles (Beļģija)**, ko pārstāv *M. Uyttendaele*, *C. Derave*, *N. Mouraux* un *A. Feyt*, advokāti, kā arī *S. Kaisergruber*, *Rechtsanwalt*,

**Ayuntamiento de Madrid (Spānija)**, ko pārstāv *J. Assous*, advokāts,

prasītājas pirmajā instancē,

\* Tiesvedības valodas – spāņu un franču.

**Eiropas Komisija**, ko pārstāv *J.-F. Brakeland* un *M. Huttunen*, pārstāvji,

atbildētāja pirmajā instancē (C-177/19 P),

un

**Ungārija**, ko pārstāv *M. Z. Fehér*, pārstāvis,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

kuru atbalsta

**Eiropas Autoražotāju asociācija**, ko pārstāv *F. Di Gianni* un *G. Coppo, avvocati*,

persona, kas iestājusies lietā apelācijas tiesvedībā,

pārējie lietas dalībnieki:

**Ville de Paris (Francija)**, ko pārstāv *J. Assous*, advokāts,

**Ville de Bruxelles (Beļģija)**, ko pārstāv *M. Uyttendaele*, *C. Derave*, *N. Mouraux* un *A. Feyt*, advokāti, kā arī *S. Kaisergruber, Rechtsanwalt*,

**Ayuntamiento de Madrid (Spānija)**, ko pārstāv *J. Assous*, advokāts,

prasītājas pirmajā instancē,

**Eiropas Komisija**, ko pārstāv *J.-F. Brakeland* un *M. Huttunen*, pārstāvji,

atbildētāja pirmajā instancē (C-178/19 P),

un

**Eiropas Komisija**, ko pārstāv *J.-F. Brakeland*, pārstāvis,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

kuru atbalsta

**Eiropas Autoražotāju asociācija**, ko pārstāv *F. Di Gianni* un *G. Coppo, avvocati*,

persona, kas iestājusies lietā apelācijas tiesvedībā,

pārējie lietas dalībnieki:

**Ville de Paris (Francija)**, ko pārstāv *J. Assous*, advokāts,

**Ville de Bruxelles (Beļģija)**, ko pārstāv *M. Uyttendaele*, *C. Derave*, *N. Mouraux* un *A. Feyt*, advokāti, kā arī *S. Kaisergruber, Rechtsanwalt*,

**Ayuntamiento de Madrid (Spānija)**, ko pārstāv *J. Assous*, advokāts,

prasītājās pirmajā instancē (C-179/19 P),

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs *J. Regans* [*E. Regan*] (referents), ceturtās palātas priekšsēdētājs *K. Likurgs* [*C. Lycourgos*] un tiesnesis *M. Ilešičs* [*M. Ilešič*],

ģenerāladvokāts: *M. Bobeks* [*M. Bobek*],

sekretārs: *A. Kalots Eskobars* [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 10. jūnija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Ar apelācijas sūdzībām Vācijas Federatīvā Republika (C-177/19 P), Ungārija (C-178/19 P) un Eiropas Komisija (C-179/19 P) lūdz atcelt Eiropas Savienības Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu *Ville de Paris, Ville de Bruxelles* un *Ayuntamiento de Madrid*/Komisija (T-339/16, T-352/16 un T-391/16, turpmāk tekstā – “pārsūdzētais spriedums”, EU:T:2018:927), ar kuru tā, pirmkārt, atcēla Komisijas Regulas (ES) 2016/646 (2016. gada 20. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV 2016, L 109, 1. lpp.; turpmāk tekstā – “apstrīdētā regula”), II pielikuma 2. punktu, ciktāl ar to Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2008, L 199, 1. lpp.), IIIA pielikuma 2.1.1. un 2.1.2. punktā ir noteikta slāpekļa oksīdu masas galīgā atbilstības koeficienta  $CF_{pollutant}$  vērtība un pagaidu atbilstības koeficienta  $CF_{pollutant}$  vērtība, un, otrkārt, ir saglabātas atcelto tiesību normu sekas līdz tāda jauna tiesiskā regulējuma pieņemšanai saprātīgā termiņā, ar kuru tiek aizstātas šīs tiesību normas, un ir noteikts, ka šis termiņš nedrīkst pārsniegt 12 mēnešus no minētā sprieduma spēkā stāšanās dienas.

## Atbilstošās tiesību normas

### *Direktīva 2007/46/EK*

- 2 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV 2007, L 263, 1. lpp.), kas grozīta ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 214/2014 (2014. gada 25. februāris) (OV 2014, L 69, 3. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 2007/46”), 2., 3. un 14. apsvērumā ir noteikts:

“(2) Lai izveidotu Kopienas iekšējo tirgu un lai tas varētu labi darboties, būtu lietderīgi dalībvalstu apstiprināšanas sistēmas aizstāt ar Kopienas apstiprināšanas procedūru, kuras pamatā būtu pilnīgas saskaņošanas princips.

(3) Normatīvajos aktos būtu jāaskaņo un jākonkretizē tehniskas prasības, ko piemēro sistēmām, sastāvdaļām, atsevišķām tehniskām vienībām un transportlīdzekļiem. Tādiem normatīviem aktiem galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, veselības aizsardzība, vides aizsardzība, energoefektivitāte un aizsardzība pret nelikumīgu lietojumu.

[..]

(14) Pieņemot tiesību aktus par transportlīdzekļu apstiprināšanu, galvenais mērķis ir nodrošināt, lai tirgū laisti jauni transportlīdzekļi, to sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības garantētu augsta līmeņa drošību un nekaitētu apkārtējai videi. To nevajadzētu sarežģīt, dažas sastāvdaļas vai aprīkojumu uzstādot pēc tam, kad transportlīdzekļi ir laisti tirgū vai ir sākti to ekspluatācija. Tālab būtu jāveic attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu to, ka apstiprinātāja iestāde pirms tirdzniecības sākuma pārbauda sastāvdaļas vai aprīkojumu, ko var uzstādīt transportlīdzekļiem un kas var nopietni traucēt tādu sistēmu darbību, kuras ir būtiskas drošībai vai saistībā ar vides aizsardzību. Tādiem pasākumiem būtu jāietver tehniski noteikumi par to, kādām prasībām ir jāatbilst tādām sastāvdaļām vai aprīkojumam.”

- 3 Šīs direktīvas 1. pantā “Temats” ir noteikts:

“Ar šo direktīvu ir izveidota saskaņota administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēma, kā apstiprināt visus jaunus transportlīdzekļus, kas ir tās darbības jomā, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētas sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, lai Kopienā atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

[..]

Piemērojot šo direktīvu, normatīvajos aktos, kuru pilnīgs saraksts ir IV pielikumā, ietver īpašas tehniskas prasības transportlīdzekļu uzbūvei un darbībai.”

- 4 Minētās direktīvas 4. panta “Dalībvalstu pienākumi” 1.–3. punktā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis nodrošina, lai izgatavotāji, kas iesniedz pieteikumus apstiprināšanai, ievērotu šajā direktīvā paredzētos pienākumus.

2. Dalībvalstis apstiprina vienīgi tādus transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

3. Dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.

Tās neaizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām.”

- 5 Šīs pašas direktīvas IV pielikuma “Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma prasības” I daļā ir ietverts saraksts ar “normatīvajiem aktiem attiecībā uz tādu transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājumu, kuri ražoti neierobežotās sērijās”. No tā izriet, ka normatīvais akts, kas ir paredzēts attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”), ir Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171, 1. lpp.).

#### ***Regula Nr. 715/2007***

- 6 Regulas Nr. 715/2007 1. panta “Priekšmets” 1. punktā ir paredzēts:

“Šī regula nosaka vienotas tehniskas prasības mehānisko transportlīdzekļu (“transportlīdzekļi”) tipa apstiprinājumam un rezerves daļu, piemēram, rezerves piesārņojuma kontroles iekārtu tipa apstiprinājumam, ņemot vērā to emisijas.”

- 7 Šīs regulas II nodaļā “Tipa apstiprināšanas pienākumi ražotājiem” ir ietverts tās 4. pants “Ražotāju pienākumi”, kura 1. punktā ir paredzēts:

“Ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem. [..]

Šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, [kāda minēta] I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā.”

#### ***Direktīva 2008/50/EK***

- 8 Kā izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV 2008, L 152, 1. lpp.) 1. panta “Priekšmets”, ar to tiek ieviesti pasākumi, kuru mērķis ir “uzturēt gaisa kvalitāti tur, kur tā ir laba, un pārējos gadījumos to uzlabot”.

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

- 9 Ar Komisijas Regulu (ES) 2016/427 (2016. gada 10. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV 2016, L 82, 1. lpp.), Komisija ievieša testēšanas procedūru emisijām reālos braukšanas apstākļos (RDE), lai labāk atspoguļotu uz ceļa izmērītas emisijas.

### ***Apstrīdētā regula***

10 Saskaņā ar apstrīdētās regulas 1. apsvērumu:

“Regula [Nr. 715/2007] ir viena no vairākiem regulatīvajiem aktiem, uz kuru attiecas Direktīvā [2007/46] paredzētā tipa apstiprināšanas procedūra.”

11 Šīs regulas 1. pantā ir paredzēts:

“Regulu [Nr. 692/2008] groza šādi:

[..]

6) regulas IIIA pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.”

12 Minētās regulas II pielikumā ir paredzēts Regulas Nr. 692/2008 IIIA pielikumā ietvert 2.1.1., 2.1.2. un 2.1.3. punktu.

13 2.1.1. punktā ir paredzēts slāpekļa oksīdu masas galīgais atbilstības koeficients 1, kuram pieskaitīta pielaide 0,5, un ir precizēts, ka šī pielaide “ir parametrs, kurā ņemta vērā *PEMS* iekārtu izmantošanas dēļ radītā papildu mērījumu nenoteiktība, kas reizi gadā jāizvērtē un ko pārskata, ja ir uzlabojusies *PEMS* procedūras kvalitāte vai ir attīstījusies tehnika”.

14 2.1.2. punktā ir noteikts, ka, atkāpjoties no 2.1.1. punkta noteikumiem, 5 gadus un 4 mēnešus no datumiem, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 715/2007 10. panta 4. un 5. punktā, un pēc ražotāja pieprasījuma var piemērot slāpekļa oksīdu masas pagaidu atbilstības koeficientu 2,1.

15 Minētais 2.1.3. punkts attiecas uz “pārvades funkcijām”.

### **Tiesvedība Vispārējā tiesā un pārsūdzētais spriedums**

16 Ar prasības pieteikumiem, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegti attiecīgi 2016. gada 26. jūnijā, 29. jūnijā un 19. jūlijā, *ville de Paris* [Parīzes pilsēta] (lieta T-339/16), *ville de Bruxelles* [Briseles pilsēta] (lieta T-352/16) un *ayuntamiento de Madrid* [Madrīdes pilsēta] (lieta T-391/16) katra atsevišķi iesniedza prasību atcelt apstrīdēto regulu.

17 Prasību pamatojumam tās it īpaši apgalvoja, ka Komisija nevarēja ar šo regulu pieņemt slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kas ir lielākas nekā robežas, kuras attiecībā uz “Euro 6” standartu ir noteiktas ar Regulu Nr. 715/2007.

18 Ar atsevišķiem dokumentiem Komisija, pamatojoties uz Vispārējās tiesas Reglamenta 130. panta 1. punktu, par minētajām prasībām izvirzīja iebildes par nepieņemamību, kas attiecas uz to, ka *ville de Paris*, *ville de Bruxelles* un *ayuntamiento de Madrid* apstrīdētā regula neskar tieši LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē, un lūdza Vispārējo tiesu pieņemt lēmumu, neizskatot lietu pēc būtības. Vispārējā tiesa iebildes par nepieņemamību atlika līdz galīgā nolēmuma taisīšanai.

19 Lietas T-339/16, T-352/16 un T-391/16 tika apvienotas tiesvedības mutvārdu daļā un galīgā nolēmuma taisīšanai.

20 Ar pārsūdzēto spriedumu Vispārējā tiesa noraidīja Komisijas izvirzītās iebildes par nepieņemamību, jo minētā sprieduma 84. punktā uzskatīja, ka “tas, ka [apstrīdētā regula] ir ietekmējusi prasītāju [pirmajā instancē] tiesisko stāvokli, [ir] pierādīts un līdz ar to pēdējā minētā regula tās skar tieši LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē”. Vispārējā tiesa būtībā, pirmkārt, atcēla apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punktu, ciktāl ar to Regulas Nr. 692/2008 IIIA pielikuma 2.1.1. un 2.1.2. punktā ir noteikta slāpekļa oksīdu masas galīgā atbilstības koeficienta  $CF_{pollutant}$  vērtība un pagaidu atbilstības koeficienta  $CF_{pollutant}$  vērtība un, otrkārt, ir saglabātas atcelto tiesību normu sekas līdz tāda jauna tiesiskā regulējuma pieņemšanai saprātīgā termiņā, ar kuru tiek aizstātas šīs tiesību normas, un ir noteikts, ka šis termiņš nedrīkst pārsniegt 12 mēnešus no šī sprieduma spēkā stāšanās dienas. Vispārējā tiesa noraidīja prasības pārējā daļā, kā arī *ville de Paris* celto prasību par zaudējumu atlīdzību.

### **Pušu prasījumi un tiesvedība Tiesā**

- 21 Ar apelācijas sūdzību lietā C-177/19 P Vācijas Federatīvā Republika lūdz Tiesu:
- primāri, atcelt pārsūdzēto spriedumu un noraidīt prasības;
  - pakārtoti, grozīt pārsūdzētā sprieduma rezolutīvās daļas 3) punktu tādējādi, ka atcelto tiesību normu sekas tiek saglabātas maksimālajā laikposmā, kas būtiski pārsniedz 12 mēnešus no minētā sprieduma stāšanās spēkā, un
  - piespriest *ville de Paris*, *ville de Bruxelles* un *ayuntamiento de Madrid* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 22 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2019. gada 27. jūnija lēmumu Slovākijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Vācijas Federatīvās Republikas prasījumu atbalstam.
- 23 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2019. gada 19. jūlija lēmumu Rumānijai tika atļauts iestāties lietā Vācijas Federatīvās Republikas prasījumu atbalstam mutvārdu procesā, ja tas notiks.
- 24 Komisija lūdz Tiesu:
- primāri, atcelt pārsūdzēto spriedumu un noraidīt prasības;
  - pakārtoti, atcelt pārsūdzētā sprieduma rezolutīvo daļu, ciktāl tajā ir noteikts, ka atcelto tiesību normu sekas tiek saglabātas 12 mēnešus no minētā sprieduma stāšanās spēkā, un nolemt, ka šo tiesību normu sekas tiek saglabātas līdz jauna tiesiskā regulējuma, ar ko tās tiek aizstātas, pieņemšanai.
- 25 Ar apelācijas sūdzību lietā C-178/19 P Ungārija lūdz Tiesu:
- primāri, atcelt pārsūdzēto spriedumu un noraidīt prasības;
  - pakārtoti, atcelt pārsūdzētā sprieduma rezolutīvo daļu, ciktāl tajā ir noteikts, ka atcelto tiesību normu sekas tiek saglabātas 12 mēnešus no minētā sprieduma stāšanās spēkā, un nolemt, ka šo tiesību normu sekas tiek saglabātas līdz jauna tiesiskā regulējuma, ar ko tās tiek aizstātas, pieņemšanai un

- piespriest lietas dalībniekiem pirmajā instancē atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 26 Gan primāri, gan pakārtoti Komisija izvirza tādus pašus prasījumus, kādus ir izvirzījusi Ungārija.
- 27 Ar apelācijas sūdzību lietā C-179/19 P Komisija lūdz Tiesu:
- primāri, atcelt pārsūdzēto spriedumu, noraidīt prasības un piespriest *ville de Paris, ville de Bruxelles un ayuntamiento de Madrid* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un
  - pakārtoti, atcelt pārsūdzēto spriedumu, nosūtīt lietu atpakaļ Vispārējai tiesai atkārtotai izskatīšanai un lēmuma par tiesāšanās izdevumiem abās instancēs pieņemšanu atlikt.
- 28 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2019. gada 1. oktobra rīkojumiem Vācija/Komisija (C-177/19 P, nav publicēts, EU:C:2019:837), Ungārija/Komisija (C-178/19 P, nav publicēts, EU:C:2019:835) un Komisija/*Ville de Paris* u.c. (C-179/19 P, nav publicēts, EU:C:2019:836), Eiropas Autoražotāju asociācijai (turpmāk tekstā – “ACEA”) tika atļauts iestāties lietā apelācijas sūdzības iesniedzēju prasījumu atbalstam.
- 29 Katrā no lietām, kas uz tām attiecas, *ville de Paris, ville de Bruxelles un ayuntamiento de Madrid* lūdz Tiesu noraidīt apelācijas sūdzības un piespriest apelācijas sūdzības iesniedzējiem atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.
- 30 Pakārtoti, *ayuntamiento de Madrid* lūdz Tiesu nosūtīt šīs lietas atpakaļ Vispārējai tiesai, lai tā varētu lemt par pamatiem, kas netika izskatīti pirmajā instancē. *Ville de Paris* un *ville de Bruxelles* ir paudušas tādu pašu pakārotu prasījumu lietā C-179/19 P.
- 31 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 54. panta 2. punktu piektās palātas priekšsēdētājs 2021. gada 28. janvārī pēc ģenerāladvokāta un lietas dalībnieku uzklaušīšanas nolēma apvienot šīs lietas secinājumu sniegšanai un sprieduma taisīšanai.

### Par apelācijas sūdzībām

- 32 Apelācijas sūdzības pamatojumam lietā C-177/19 P Vācijas Federatīvā Republika izvirza piecus pamatus, kas attiecas, pirmkārt, uz tiesību kļūdu, jo Vispārējā tiesa ir atzinusi, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši, otrkārt, uz to, ka šajā pēdējā minētajā aspektā nav norādīts pamatojums, treškārt, uz to, ka ir pārkāpts it īpaši Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punkts, ciktāl Vispārējā tiesa ir atzinusi, ka Komisijai nebija kompetences pieņemt apstrīdēto regulu, ceturtkārt, uz tiesību kļūdu, ciktāl Vispārējā tiesa ir daļēji atcēlusi šo regulu, un, piektkārt, uz prasījumu, lai atcelto minētās regulas noteikumu sekas tiktu saglabātas laikposmā, kas ir ilgāks par 12 mēnešiem no pārsūdzētā sprieduma spēkā stāšanās dienas.
- 33 Apelācijas sūdzības pamatojumam lietā C-178/19 P Ungārija izvirza divus pamatus, kas attiecas, pirmkārt, uz pirmajā instancē celto prasību pieņemamību un, otrkārt, uz laikposmu, kuru Vispārējā tiesa ir noteikusi, lai saglabātu atcelto apstrīdētās regulas noteikumu sekas.
- 34 Apelācijas sūdzības pamatojumam lietā C-179/19 P Komisija izvirza vienu pamatu, kas attiecas uz tiesību kļūdu, kuru ir pieļāvusi Vispārējā tiesa, ciktāl tā atzina, ka ar apstrīdēto regulu ir grozīts kāds būtisks Regulas Nr. 715/2007 elements.



## **Par otro pamatu lietā C-177/19 P**

### *Lietas dalībnieku argumenti*

- 35 Ar otro apelācijas sūdzības pamatu lietā C-177/19 P, kas ir jāizskata vispirms, Vācijas Federatīvā Republika, kuru atbalsta ACEA un Slovākijas Republika, atgādina, ka saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru sprieduma pamatojumā skaidri un nepārprotami ir jābūt norādītai Vispārējās tiesas argumentācijai. Taču šajā gadījumā Vispārējā tiesa pārsūdzētajā spriedumā neesot pietiekami izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē, jo tā tikai esot atsaukusies uz to, ka Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa liedz šīm pilsētām pieņemt tiesiskos regulējumus par “Euro 6” standartam atbilstošu transportlīdzekļu lietošanu.
- 36 *Ville de Bruxelles* un *ayuntamiento de Madrid* apgalvo, ka otrais apelācijas sūdzības pamats lietā C-177/19 P ir nepamatots.

### *Tiesas vērtējums*

- 37 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru sprieduma pamatojumā skaidri un nepārprotami ir jābūt norādītai Vispārējās tiesas argumentācijai, lai ieinteresētās personas varētu iepazīties ar pieņemtā lēmuma pamatojumu un Tiesa varētu veikt pārbaudi (spriedums, 2018. gada 13. decembris, Eiropas Savienība/*Kendrion*, C-150/17 P, EU:C:2018:1014, 80. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 38 Šajā gadījumā ir tiesa, kā tas izriet no pārsūdzētā sprieduma pamatojuma, it īpaši no tā 50.–84. punkta, ka, lai noskaidrotu, vai atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši, Vispārējā tiesa galvenokārt interpretēja nevis šo regulu, bet Direktīvu 2007/46, it īpaši tās 4. panta 3. punkta otro daļu. Saskaņā ar šo tiesību normu dalībvalstis “ne aizliedz, ne ierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām”.
- 39 Tomēr Vispārējā tiesa pietiekami skaidri un precīzi pārsūdzētā sprieduma 50.–54., 56., 59., 67., 74., 76. un 77. punktā ir norādījusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja, ka Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa ir atbilstoša, lai noskaidrotu, vai atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši, lai gan šī tiesību norma ir iekļauta Savienības atvasināto tiesību aktā, kas nav šī regula.
- 40 It īpaši pārsūdzētā sprieduma 76. punktā Vispārējā tiesa atzina, ka Direktīvas 2007/46, it īpaši tās 4. panta 3. punkta otrās daļas, gramatiskā, teleoloģiskā un kontekstuālā interpretācija liek uzskatīt, ka tā faktiski liedz dalībvalsts valsts iestādēm aizliegt, ierobežot vai traucēt lietot uz ceļiem transportlīdzekļus ar pamatojumu, kas ir saistīts ar uzbūves vai darbības aspektiem, uz kuriem attiecas minētā direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām. Būtībā pārsūdzētā sprieduma 3., 4., 52., 74. un 76. punktā, atgādinājusi, ka šīs prasības ir tās, kas ir paredzētas šīs pašas direktīvas “reglamentējošajos aktos”, kā arī no tiem atvasinātajos aktos, Vispārējā tiesa uzsvēra, ka Regula Nr. 715/2007 ir “reglamentējošs akts”, kurš ir piemērojams atbilstoši tipa apstiprinājuma procedūrai, kas Direktīvā 2007/46 ir paredzēta attiecībā uz piesārņojošām emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, un šīs emisijas ir viens no šo transportlīdzekļu uzbūves vai darbības aspektiem, uz kuriem attiecas Direktīva 2007/46 tās 4. panta 3. punkta otrās daļas izpratnē. Turklāt, kā tas izriet it īpaši no pārsūdzētā sprieduma

2.–16. punktā ietvertā lietu juridisko apstākļu izklāsta, Regula Nr. 692/2008, Regula 2016/427, kā arī apstrīdētā regula ir no Regulas Nr. 715/2007 “atvasināti tiesību akti”, jo to juridiskais pamats ir pēdējā minētā regula un to mērķis ir tās īstenošana.

- 41 Turklāt no pārsūdzētā sprieduma 59., 74. un 76. punkta izriet, ka Vispārējā tiesa uzskata – ciktāl ar apstrīdēto regulu ir ieviests atbilstības koeficients, kas ir piemērojams Regulā Nr. 715/2007 paredzētajām vērtībām, lai noteiktu *NTE* slāpekļa oksīdu piesārņojošo emisiju vērtības, kuras nedrīkst pārsniegt Regulā Nr. 2016/427 noteiktā *RDE* testa laikā, Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa ir piemērojama arī šīm *NTE* vērtībām, līdz ar to, ņemot vērā apstrīdētās regulas pieņemšanu, valsts iestādes vairs nedrīkst noteikt dalības satiksmē ierobežojumus, kas ir balstīti uz piesārņojošo emisiju līmeni, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru kategorija ietilpst Regulā Nr. 715/2007 un kuri atbilst minētajām *NTE* vērtībām. Ņemot vērā tās konstatējumu, ka apstrīdētā regula tādējādi skar atbildētāju pilsētu apelācijas tiesvedībā likumdošanas pilnvaras transportlīdzekļu satiksmes tiesiskā regulējuma jomā, Vispārējā tiesa it īpaši pārsūdzētā sprieduma 50., 76., 80. un 84. punktā no tā secināja, ka šī regula tās skāra tieši.
- 42 Līdz ar to pārsūdzētais spriedums kopumā ļauj ieinteresētajām personām uzzināt iemeslus, kuru dēļ Vispārējā tiesa uzskatīja, ka tās sniegtās Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas interpretācijas sekas bija tādas, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši.
- 43 Tādējādi ar pamatojumu, ko Vispārējā tiesa ir sniegusi, lai pamatotu secinājumu, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši LESD 263. panta ceturtās daļās izpratnē, pietiek, lai izpildītu šī sprieduma 37. punktā izklāstītās prasības, neskarot šī pamatojuma pamatotību, uz ko attiecas pirmais apelācijas sūdzības pamats lietā C-177/19 P un pirmā apelācijas sūdzības pamata otrā daļa lietā C-178/19 P.
- 44 Tādējādi otrais apelācijas sūdzības pamats lietā C-177/19 P ir jānoraida kā nepamatots.

### ***Par pirmo pamatu lietā C-177/19 P un pirmā pamata otro daļu lietā C-178/19 P***

#### *Lietas dalībnieku argumenti*

- 45 Ar pirmo apelācijas sūdzības pamatu lietā C-177/19 P un pirmā pamata otro daļu lietā C-178/19 P Vācijas Federatīvā Republika un Ungārija attiecīgi apgalvo, ka Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, nospriežot, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula ir skārusi tieši.
- 46 It īpaši Vācijas Federatīvā Republika, ko atbalsta *ACEA*, Rumānija un Slovākijas Republika norāda, pirmkārt, ka pašvaldību rīcības brīvības ierobežojumi izriet nevis no apstrīdētās regulas, bet gan no citām prasībām un ka it īpaši vietējās pašvaldības iespēja izveidot zonas, kurās satiksme ir aizliegta, nav atkarīga no šīs regulas. Ja pieņem, ka zonas, kurās satiksme ir aizliegta, ir nelikumīgas, šis apstāklis izriet no Savienības tiesību vispārīgajām prasībām pamatbrīvību un pamattiesību jomā.
- 47 Piemēram, Direktīvā 2008/50 esot noteikts, ka dalībvalstis veic “piemērotus pasākumus”, lai robežlielumu pārsniegšanas gadījumā pārsnieguma laiks būtu pēc iespējas īsāks. Turklāt, kā tas izrietot no Tiesas judikatūras, ko veido 2009. gada 4. jūnija spriedums *Mickelsson* un *Roos* (C-142/05, EU:C:2009:336), un no pārsūdzētā sprieduma 53. punkta, tādas tiesību normas kā tās, kuras attiecas uz preču brīvu apriti, kā arī uz tiesībām uz īpašumu, kas ir aizsargātas ar Savienības tiesībām saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 17. pantu, var padarīt par

nesamērīgiem tādu pirmo reizi reģistrētu transportlīdzekļu izmantošanas ierobežojumus, kas rada maz piesārņojošu emisiju. Daļēja apstrīdētās regulas atcelšana neietekmētu šo tiesību sistēmu, jo neesot saiknes starp valsts sastāvā esošu vienību “likumdošanas pilnvarām” šajā jomā un apstrīdēto regulu.

- 48 Otrkārt, Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka kopumā tiesību normas reģistrācijas jomā neattiecas uz tādiem ceļu izmantošanas noteikumiem kā tie, kas ir saistīti ar tādu zonu izveidi, kurās satiksme ir aizliegta. Tas vien, ka pašvaldībām tostarp faktiski var uzlikt pienākumu īstenot vides mērķi, nepamato to, ka tās var apstrīdēt jebkuru aktu, kas var ietekmēt vidi, ceļot prasību atbilstoši LESD 263. panta ceturtajai daļai. Tas faktiski nozīmētu tām atzīt tādas tiesības celt atcelšanas prasību, kādas ir privilģētiem prasītājiem, kuri ir paredzēti LESD 263. panta pirmajā un otrajā daļā.
- 49 Tā kā pasākums, ko atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā vēlas veikt šajā gadījumā, ir vērsts uz gaisa kvalitātes uzlabošanu, Direktīva 2008/50 ir speciālāka direktīva un tādējādi tai ir prioritāte pār Direktīvu 2007/46. Pretējs pierādījums, ko Vispārējā tiesa ir norādījusi pārsūdzētā sprieduma 74. punktā, neesot pārliecinošs.
- 50 Tāpat arī nav pamatots pārsūdzētā sprieduma 52.–54. punktā Vispārējās tiesas veiktais nošķirums starp, pirmkārt, vispārēju tiesisko regulējumu satiksmes jomā (dienas bez automobiļa, ceļu satiksmes noteikumu vispārējās prasības) un, otrkārt, tiesisko regulējumu satiksmes jomā, ko ir pieņēmušas dalībvalstu valsts iestādes un ar ko dalības satiksmē ierobežojumi, kuri ir pamatoti ar piesārņojošo emisiju līmeni, ir noteikti transportlīdzekļiem, kuru kategorija ietilpst Regulā Nr. 715/2007 un kuri atbilst “Euro 6” standartam vai *RDE* testa laikā – *NTE* vērtībām. Sekojot Vispārējās tiesas loģikai, principā nebūtu jābūt iespējai veikt vispārējus pasākumus, kuru mērķis ir samazināt emisiju līmeni, kas ir piemērojams arī transportlīdzekļiem, kuri atbilst “Euro 6” standartam.
- 51 Ungārija, ko atbalsta *ACEA*, it īpaši norāda, pirmkārt, ka apstrīdētā regula tieši skar tikai tos ražotājus, kuriem ir pienākums ievērot šajā regulā noteiktās robežas, kā arī iestādes, kas ir pilnvarotas pārbaudīt šo robežu ievērošanu un atļaut tipa apstiprināšanu un reģistrāciju, jo šīs vienības ir tās, kuras īsteno un piemēro minēto regulu un attiecībā uz kurām šajā regulā ir paredzēti obligāti noteikumi.
- 52 Otrkārt, tāpat kā Vācijas Federatīvā Republika, Ungārija uzskata, ka Vispārējā tiesa kļūdaini ir interpretējusi Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otro daļu. Šī tiesību norma ne izslēdz, ne ierobežo atbildētāju pilsētu apelācijas tiesvedībā tiesības veikt pasākumus, kuru mērķis ir ierobežot direktīvai un Regulai Nr. 715/2007 atbilstošu transportlīdzekļu lietošanu uz ceļiem ar piesārņojošo emisiju līmeni saistītu iemeslu dēļ. Minētās tiesību normas vienīgais mērķis esot nodrošināt, ka jauni transportlīdzekļi, kas atbilst šīs pašas direktīvas un citu ar to saistīto Savienības tiesību aktu prasībām, varētu tikt laisti tirgū, neradot šķēršļus iekšējā tirgū.
- 53 *Ville de Bruxelles* apgalvo, ka Vispārējā tiesa pamatoti ir atzinusi, ka apstrīdētā regula to skar tieši. Kā tas izrietot it īpaši no pārsūdzētā sprieduma 52., 54. un 76. punkta, šī regula faktiski tai liedzot īstenot savas pilnvaras pēc saviem ieskatiem, jo tai esot juridisks pienākums pieļaut tādu transportlīdzekļu klātbūtni, kas, lai gan neatbilst sākotnēji pieņemtajam “Euro 6” standartam, atbilst minētajā regulā atkārtoti noteiktajam “Euro 6” standartam, jo apstrīdētajā regulā noteiktās slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības ir lielākas nekā sākotnēji Regulā Nr. 715/2007 noteiktās vērtības. Kā Vispārējā tiesa to ir norādījusi, apstrīdētā regula skarot dalībvalstu valsts iestāžu

pieņemtos tiesiskos regulējumus satiksmes jomā, ar ko dalības satiksmē ierobežojumi, kuri ir pamatoti ar piesārņojošo emisiju līmeni, ir noteikti transportlīdzekļiem, kuru kategorija ietilpst šajā regulā un kuri atbilst “Euro 6” standartam vai *RDE* testu laikā – *NTE* vērtībām.

- 54 *Ville de Bruxelles* piebilst, ka šajā gadījumā apstrīdētā regula rada ne vien juridiskas, bet arī materiālas sekas, it īpaši no gaisa kvalitātes pasliktināšanās tās teritorijā viedokļa, ar ko tai ir jācinās, pretējā gadījumā tā tiktu saukta pie atbildības vai pret Beļģijas Karalisti tiktu celta prasība sakarā ar pienākumu neizpildi, pamatojoties uz LESD 258. un 259. pantu. Tādējādi *ville de Bruxelles* uzskata, ka Vispārējā tiesa pamatoti pārsūdzētajā spriedumā ņēma vērā šo faktiskās un juridiskās situācijas apdraudējumu, lai secinātu, ka prasība ir pieņemama.
- 55 Turklāt *ville de Bruxelles* norāda, ka tad, ja tā pieņemtu tiesisko regulējumu, ar ko ir aizliegta tādu transportlīdzekļu satiksme tās teritorijā, kuri neatbilst “Euro 6” standartam tikai laboratorijas testu beigās vai kuri neatbilst “Euro 6” standartam *RDE* testu beigās, nepiemērojot atbilstības koeficientu, Komisija vai cita dalībvalsts varētu celt prasību sakarā ar pienākumu neizpildi pret Beļģiju, pamatojoties uz LESD 258. un 259. pantu. Runa esot par sekām, kas izriet tieši no apstrīdētās regulas, un šīs sekas pašas par sevi ļaujot pierādīt, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā šī regula skarot tieši LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē.
- 56 *Ville de Bruxelles* apstrīd, ka Vispārējā tiesa būtu sajaukusi Direktīvu 2007/46 ar Direktīvu 2008/50. Katrā ziņā netiekot apstrīdēts, ka atbildētāju pilsētu apelācijas tiesvedībā veiktajiem pasākumiem ir jāatbilst Savienības tiesībām, vai tā būtu Direktīva 2008/50 vai preču brīvas aprites princips. Ar šiem apsvērumiem tomēr nepietiekot, lai secinātu, ka apstrīdētā regula neliedz šīm pilsētām savas pilnvaras īstenot pēc saviem ieskatiem.
- 57 Turklāt esot kļūdaini konstatēt, ka apstrīdētā regula ir atsevišķs akts, kas noteikti ir nošķirts no Direktīvas 2007/46, ņemot vērā, ka šī regula iekļaujas ar minēto direktīvu noteiktajā ietvarā.
- 58 Turklāt apstrīdētās regulas ietekme uz atbildētāju pilsētu apelācijas tiesvedībā situāciju neesot tikai hipotētiska. It īpaši neesot pierādīts, ka šīs pilsētas varot atsaukties uz Tiesas judikatūru par atkāpēm no tādu pasākumu principiāla aizlieguma, kam ir importa ierobežojumiem līdzvērtīga iedarbība, lai atkāptos no ietvara, kurš ir noteikts ar Direktīvu 2007/46 un tās reglamentējošajiem aktiem. Turklāt, lai gan minētajām pilsētām nav nekādu pilnvaru veikt attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, tām tomēr ir pilnvaras veikt reglamentējošus pasākumus transportlīdzekļu satiksmes jomā, un apstrīdētā regula šīs pilnvaras skarot tieši gadījumā, kad tās vēlas izmantot “Euro 6” standartu šīs satiksmes reglamentēšanai.
- 59 Visbeidzot, *ville de Bruxelles* apgalvo, ka ar emisiju līmeni saistītie pasākumi noteikti tiek veikti tādu iemeslu dēļ, kas ir saistīti ar transportlīdzekļu uzbūves un darbības aspektiem, pat ja turklāt ir izvirzīti citi mērķi.
- 60 Savukārt *ayuntamiento de Madrid* norāda, ka apstrīdētā regula iekļaujas Direktīvā 2007/46 gan materiālā, gan laika ziņā. Turklāt minētajā regulā esot atsauce uz šo direktīvu jau tās 1. apsvērumā.
- 61 No materiālā viedokļa uz ikvienu juridisku lēmumu, ar ko tiek noteikts ierobežojums sauszemes mehānisko transportlīdzekļu lietošanai, pamatojoties uz Direktīvā 2007/46 un apstrīdētajā regulā noteiktiem tehniskiem kritērijiem, tieši un nenovēršami attiecas minētās direktīvas 4. pantā paredzētais aizliegums. Savukārt līdzīgam aizliegumam, kas ir balstīts uz apsvērumiem, kuri nav saistīti ar abos šajos tiesību aktos paredzētajām tehniskajām prasībām, šajā ziņā neesot nozīmes.

- 62 Laika ziņā, kā tas izrietot no pārsūdzētā sprieduma 53. punkta, prasību pieņemamību pirmajā instancē Vispārējā tiesa novērtēja, ņemot vērā Direktīvu 2007/46. No šīs direktīvas noteikumu gramatiskās interpretācijas, ko Vispārējā tiesa ir veikusi pārsūdzētā sprieduma 59. punktā, faktiski izrietot, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā, kuru juridisko pilnvaru esamība vides politikas jomā nav apstrīdēta, apstrīdētā regula skarot tieši.
- 63 Tādējādi *ayuntamiento de Madrid* uzsver, ka tā kopumā atbalsta Vispārējās tiesas argumentāciju, kad tā pārsūdzētā sprieduma 81. un 82. punktā ir konstatējusi to pilnvaru ierobežojuma reālo raksturu, kas izriet no apstrīdētās regulas, kura aplūkota kopā ar Direktīvu 2007/46, lai secinātu, ka prasība ir pieņemama.
- 64 Turklāt nostāja, ko aizstāv Vācijas Federatīvā Republika un Ungārija, esot pretrunīga. No vienas puses, šis dalībvalstis uzskata, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula neskar, jo tās saglabā visas iespējas aizliegt, kavēt vai ierobežot lietot uz ceļiem sauszemes mehāniskos transportlīdzekļus, it īpaši, lai cīnītos pret gaisa piesārņojumu, pamatojoties uz citiem tiesību aktiem, piemēram, uz Direktīvu 2008/50. Tomēr, no otras puses, šis pašas dalībvalstis apgalvo, ka akts, ar ko tiek grozīts “Euro 6” standarts, šīs pilsētas neskar tieši.
- 65 Turklāt, norādījusi, ka pilsētas ir būtiski Savienības tiesību dalībnieki, *ayuntamiento de Madrid* atgādina par mērķi paplašināt tiešo prasību celšanas nosacījumus un to, ka nostājas, kas ir paredzēta attiecībā uz valsts sastāvā esošu vienību prasību pieņemamību, it īpaši ar vides tiesībām saistītās jomās, attīstību var uztvert kā tādu, kas ir cieši saistīta ar lojālas sadarbības principu, kurš ir paredzēts LES 4. panta 3. punktā un uz kuru Vispārējā tiesa ir norādījusi pārsūdzētā sprieduma 79. punktā. Tādējādi varētu atzīt, ka tādām valsts sastāvā esošām vienībām kā atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā, kas ar savām darbībām izraisa to valstu atbildību, kurās tās ietilpst Eiropas Savienības ietvaros, ir piemērojama prezumpcija par pieņemamību un apstrīdētā akta autoram ir pienākums pierādīt, ka apstrīdētās tiesību normas tās neskar.
- 66 Visbeidzot, *ville de Paris* un *ayuntamiento de Madrid* norāda, ka iespēja, ko Vispārējā tiesa ir minējusi pārsūdzētā sprieduma 79. punktā, ka pret attiecīgo dalībvalsti tiks celta prasība sakarā ar pienākumu neizpildi, ir sekas, kuras izriet no apstrīdētās regulas, un apstiprina to, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā šī regula skar tieši. Piemēram, gadījumā, ja kāda pilsēta aizlieltu visu minētajai regulai atbilstošu transportlīdzekļu dalību satiksmē, tā būtu vainojama Savienības tiesību pārkāpumā, ņemot vērā Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktā paredzēto aizliegumu.
- 67 Komisija apgalvo, pirmkārt, ka šķiet, ka Vācijas Federatīvā Republika pārsūdzēto spriedumu ir interpretējusi pārāk plaši. Apelācijas sūdzībā vairākkārt ir izdarīta atsauce uz “zonām, kurās satiksme ir aizliegta”. Taču no pārsūdzētā sprieduma 52. punkta izriet, ka satiksme ierobežojošos pasākumus, kas attiecas uz visiem transportlīdzekļiem, neskar Savienības tiesību akti par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu.
- 68 Otrkārt, Komisijai ir šaubas par Vācijas Federatīvās Republikas pausto argumentāciju attiecībā uz Līgumos garantētajām pamatbrīvībām un samērīguma principu. Primārajām tiesībām nav pretrunā tas, ka sekundārie tiesību akti var tieši skart tiesību subjektus LESD 263. panta ceturtās daļās izpratnē. It īpaši tas, ka pašvaldībām ir jāievēro samērīguma princips, *a priori* tām neliedz būt tieši skartām, ja tās var pierādīt, ka pastāv izmaiņas to tiesiskajā stāvoklī, kas izriet no Savienības tiesību aktiem par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu.

### Tiesas vērtējums

- 69 Vispirms ir jāatgādina, ka reģionālās vai vietējās vienības prasība nevar tikt pielīdzināta dalībvalsts prasībai, jo “dalībvalsts” jēdziens LESD 263. panta izpratnē attiecas tikai uz dalībvalstu valdību iestādēm. Reģionālā vai vietējā vienība, ciktāl tai ir juridiskas personas statuss saskaņā ar tai piemērojamām valsts tiesībām, var celt prasību pret Savienības tiesību aktu tikai tad, ja uz to attiecas kāds no LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajiem gadījumiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1984. gada 11. jūlijs, *Commune de Differdange u.c./Komisija*, 222/83, EU:C:1984:266, 9.–13. punkts, un 2006. gada 2. maijs, *Regione Siciliana/Komisija*, C-417/04 P, EU:C:2006:282, 21. un 24. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).
- 70 Tādējādi, tā kā šādām vienībām tāpat kā ikvienai LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētai fiziskai vai juridiskai personai ir piemērojami īpaši šajā tiesību normā paredzēti nosacījumi, kā nepamatota ir jānoraida *ayuntamiento de Madrid* argumentācija, kas ir izklāstīta šī sprieduma 65. punktā un saskaņā ar kuru tādām valsts sastāvā ietilpstošām vienībām kā atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā ir jāpiemēro prezumpcija par pieņemamību, ja tās ceļ atcelšanas prasību pret kādu Savienības tiesību aktu saskaņā ar minēto tiesību normu.
- 71 Šajā lietā, izskatot iebildes par nepieņemamību, ko Komisija bija izvirzījusi pret Vispārējā tiesā celto atcelšanas prasību, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 36.–40. punktā konstatēja, ka apstrīdētā regula ir reglamentējošs akts, kurš neparedz īstenošanas pasākumus, un pēc tam minētā sprieduma 41.–84. punktā ietvertās argumentācijas beigās nosprieda, ka šī regula atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā skar tieši LESD 263. panta ceturtais daļas izpratnē.
- 72 Runājot par nosacījumu, saskaņā ar kuru juridiskai personai ir jābūt skartai tieši, tas saskaņā ar pastāvīgo judikatūru prasa, lai kumulatīvi būtu izpildīti divi kritēriji, proti, apstrīdētais pasākums, pirmkārt, tieši ietekmē prasītāja tiesisko stāvokli un, otrkārt, nepiešķir nekādu rīcības brīvību tā adresātiem, kuri ir atbildīgi par tā ieviešanu, jo tas ir pilnībā automātisks un izriet tikai no Savienības tiesiskā regulējuma, nepiemērojot citus starpnoteikumus (spriedumi, 2014. gada 27. februāris, *Stichting Woonlinie u.c./Komisija*, C-133/12 P, EU:C:2014:105, 55. punkts, kā arī 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija*, *Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori* un *Komisija/Ferracci*, no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 73 It īpaši, kā Vispārējā tiesa to pamatoti ir norādījusi pārsūdzētā sprieduma 50. punktā, Savienības tiesību akts, kas publiskai juridiskai personai liedz pēc saviem ieskatiem īstenot savas pilnvaras, tieši ietekmē šīs juridiskās personas tiesisko stāvokli, un līdz ar to ir jāuzskata, ka šis tiesību akts to skar tieši LESD 263. panta ceturtais daļas izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 22. jūnijs, *Venecuēla/Padome (Trešās valsts skārums)* (C-872/19 P, EU:C:2021:507), 69. punkts).
- 74 Līdz ar to ir jāpārbauda, vai Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu, atzīdama, ka Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa faktiski liedz atbildētājām pilsētām apelācijas tiesvedībā pēc saviem ieskatiem īstenot pilnvaras reglamentēt vieglo pasažieru transportlīdzekļu dalību satiksmē, lai samazinātu piesārņojumu, un tādējādi, ka, ņemot vērā šīs tiesību normas un apstrīdētās regulas saikni, ir jāuzskata, ka šī regula pilsētas skar tieši.
- 75 Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā ir paredzēts, ka dalībvalstis “neizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām”.

- 76 Šajā gadījumā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 51.–53. punktā uzskatīja, ka dalībvalstu valsts iestāžu pieņemti tiesiskie regulējumi, kas attiecas uz visiem transportlīdzekļiem vai arī uz kādu transportlīdzekļu kategoriju, kas ir noteikta atbilstoši kritērijiem, kuri nav tie, kas ir paredzēti Direktīvas 2007/46 noteikumos, tās “reglamentējošajos aktos” un no tiem atvasinātajos aktos, nevar būt pretrunā šīs direktīvas 4. panta 3. punkta otrajai daļai. It īpaši Vispārējā tiesa precizēja, ka šie Savienības tiesību akti nevar ietekmēt lielāko daļu tiesisko regulējumu, kuri ir saistīti ar “ceļu satiksmes noteikumiem”, kā arī tādus satiksmi ierobežojošus pasākumus kā tie, ar ko ir izveidotas gājēju zonas, “dienas bez automobiļa” vai satiksme pēc maiņas principa maksimāla piesārņojuma gadījumā. Tāpat arī Vispārējā tiesa uzskatīja, ka dalībvalsts valsts iestāde pašlaik, nepārkāpjot Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otro daļu, varētu noteikt satiksmes ierobežojumus, kas ir pamatoti ar piesārņojošo emisiju līmeni attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru kategorija ietilpst Regulā Nr. 715/2007 un kuri labākajā gadījumā atbilst tikai “Euro 5” standartam, jo šis standarts un iepriekšējie “Euro” standarti vairs nav spēkā, lai piemērotu šo direktīvu, jo šobrīd ir piemērojams “Euro 6” standarts.
- 77 Savukārt, kā tas būtībā izriet no pārsūdzētā sprieduma 54.–76. punkta, Vispārējā tiesa nosprieda, ka atsauces uz “lietošanu uz ceļiem” iekļaušana Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā liedz dalībvalsts valsts iestādei ar piesārņojošo emisiju līmeni pamatotus satiksmes ierobežojumus noteikt attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst Regulā Nr. 715/2007 un kas atbilst *NTE* vērtībām *RDE* testu laikā, jo šīs vērtības ir spēkā apstrīdētās regulas pieņemšanas dēļ, un ka tādējādi šādi transportlīdzekļi atbilst no šīs direktīvas izrietošajām prasībām.
- 78 Pārsūdzētā sprieduma 76. punktā, uz kuru ir atsauce šī sprieduma 77., 79. un 80. punktā, Vispārējā tiesa kā piemēru satiksmi ierobežojošam pasākumam, ko tādējādi, kā tā uzskata, atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā vairs nevarētu ieviest apstrīdētās regulas pieņemšanas dēļ, ir minējusi pasākumu, kurš, pamatojoties uz transportlīdzekļu piesārņojošo emisiju līmeņiem, ierobežo to transportlīdzekļu dalību satiksmē, kuri *RDE* testu laikā neatbilst “Euro 6” standartā noteiktajām slāpekļa oksīdu emisiju robežām, bet kurš šo testu laikā tomēr atbilst šajā regulā noteiktajām slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtībām, kas ir lielākas nekā pirmās minētās.
- 79 Kā tas izriet no pārsūdzētā sprieduma 81. punkta, atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā Vispārējā tiesā pierādīja, un tas netika apstrīdēts ne pirmajā instancē, ne šo apelācijas sūdzību ietvaros, ka saskaņā ar valsts tiesībām tām ir pilnvaras aizsargāt vidi un veselību, it īpaši, lai cīnītos pret gaisa piesārņojumu, ieskaitot pilnvaras ierobežot transportlīdzekļu dalību satiksmē šajā ziņā.
- 80 Tādējādi ir jāpārbauda, vai Vispārējai tiesai bija pamats Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otro daļu interpretēt tādējādi, ka tā ierobežo minēto pilnvaru īstenošanu šī sprieduma 77. un 78. punktā izklāstītajā veidā.
- 81 Šajā ziņā vispirms ir jāprecizē – lai gan to pilnvaru ierobežojumi, kas ir atbildētājām pilsētām apelācijas tiesvedībā, lai reglamentētu satiksmi, varētu izrietēt no Savienības tiesībās garantētajām pamatbrīvībām un pamattiesībām, šis apstāklis pats par sevi nenozīmē, ka Savienības atvasināto tiesību akts par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu šīs pilsētas nevar skart tieši.
- 82 Runājot par tās interpretācijas pamatotību, ko Vispārējā tiesa ir sniegusi Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā ietvertajai frāzei “lietošana uz ceļiem”, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, lai interpretētu Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī konteksts, kādā tā iekļaujas, un tā tiesiskā regulējuma mērķi, kurā tā

ietilpst. Viens no Savienības tiesību normas interpretācijā vērā ņemamajiem apstākļiem var būt arī tās rašanās vēsture (spriedums, 2021. gada 2. septembris, *CRCAM*, C-337/20, EU:C:2021:671, 31. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 83 Pirmkārt, runājot par Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas tekstu, ir jānorāda – lai gan, ņemot vērā tās parasto nozīmi, frāze “lietošana uz ceļiem”, šķiet, attiecas uz transportlīdzekļu dalību satiksmē dalībvalsts teritorijā, runa ir ne tikai par vienu darbību, ko saskaņā ar šo tiesību normu dalībvalstis nedrīkst aizliegt, jo minētajā tiesību normā ir minētas arī citas darbības, ko arī nevar aizliegt, piemēram, transportlīdzekļu “reģistrācija”, “pārdošana” un “nodošana ekspluatācijā”.
- 84 Kā to būtībā uzsver Komisija, pārdošanas vai nodošanas ekspluatācijā aizliegums nozīmē vispārēju šķērslī attiecīgajiem transportlīdzekļiem piekļūt tirgum. Tas pats var attiekties uz reģistrācijas aizliegumu. Tādējādi visos šajos aizliegumos ir izdarīta atsauce uz šķēršļiem transportlīdzekļiem piekļūt tirgum.
- 85 Otrkārt, runājot par kontekstu, kādā iekļaujas Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa, vispirms no paša šīs direktīvas nosaukuma izriet, ka tās mērķis ir izveidot sistēmu mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanai, kas norāda, ka dalībvalstīm saskaņā ar šīs direktīvas noteikumiem paredzētie pienākumi, tostarp tie, kuri ir noteikti tās 4. pantā, attiecas uz šo transportlīdzekļu laišanu tirgū, nevis uz to vēlāku lietošanu.
- 86 Kā ģenerālvokāts ir norādījis secinājumā 52. punktā, ir jākonstatē, ka Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta pirmās un otrās daļas formulējumi viens otru papildina. Abās šajās daļās ir paredzēts attiecīgi pozitīvs pienākums, kas ļauj dalībvalstīm reģistrēt un atļaut pārdot un nodot ekspluatācijā šīs direktīvas prasībām atbilstošus transportlīdzekļus, un negatīvs pienākums, kurš dalībvalstīm liedz aizliegt, ierobežot vai kavēt šo transportlīdzekļu reģistrāciju, pārdošanu, nodošanu ekspluatācijā vai lietošanu uz ceļiem. Vispārējās tiesas veiktās interpretācijas rezultātā būtiski tiek paplašināta otrās daļas piemērojamība, kura tādējādi esot daudz plašāka nekā pirmās daļas piemērojamība, kas, šķiet, nebūtu pamatoti.
- 87 Visbeidzot, lai gan, kā tas izriet no Direktīvas 2007/46 4. panta, šajā pantā paredzētie pienākumi konkrēti attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem un tipa apstiprināšanas jomā kompetentajām valsts iestādēm, ir skaidrs, ka atbildētājiem pilsētām apelācijas tiesvedībā nav pilnvaru šo transportlīdzekļu apstiprināšanas jomā.
- 88 Treškārt, runājot par Direktīvas 2007/46 mērķi, no tās 1. panta, kas aplūkots kopā ar tās 2., 3. un 14. apsvērumu, izriet, ka ar to tiek izveidota vienota jaunu transportlīdzekļu apstiprināšanas procedūra, kas ir pamatota ar pilnīgas saskaņošanas principu attiecībā uz to tehniskajām īpašībām, un īpašas tehniskās prasības transportlīdzekļu uzbūvei un darbībai ir noteiktas šīs direktīvas IV pielikumā minētajās atsevišķajās direktīvās. No šīm tiesību normām izriet, ka šīs saskaņotās sistēmas mērķis ir iekšējā tirgus izveide un darbība, vienlaikus paredzot nodrošināt augstu ceļu satiksmes drošības līmeni, ko nodrošina pilnīga tehnisko prasību saskaņošana it īpaši saistībā ar transportlīdzekļu uzbūvi (spriedums, 2014. gada 20. marts, Komisija/Polija, C-639/11, EU:C:2014:173, 34. un 35. punkts).
- 89 Šī sprieduma 83.–88. punktā paustie apsvērumi liecina pret tādu Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas interpretāciju, kādu ir sniegusi Vispārējā tiesa un saskaņā ar kuru atsevišķai frāzei šajā direktīvā ir piešķirama plaša piemērojamība, lai pamatotu secinājumu, ka šī tiesību norma liedz dažus vietējos ceļu satiksmes ierobežojumus, kuru mērķis it īpaši ir vides aizsardzība.



- 90 Vispārējās tiesas veikto Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas interpretāciju neapstiprina arī šīs tiesību normas rašanās vēsture. Lai gan 2003. gada 14. jūlija priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu (COM(2003) 418 *final*) nebija atsauces uz “lietošanu uz ceļiem”, šāda atsauce tika iekļauta tikai grozītajā 2004. gada 29. oktobra priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu (pārstrādātā versija) (COM(2004) 738 *final*).
- 91 Pirmkārt, saskaņā ar šī grozītā priekšlikuma 5. klauzulu minētā atsauce ir jāsaprot kā “brīvas aprites klauzula”. Otrkārt, kā izriet no paša šīs 5. klauzulas virsraksta, šādu šajā grozītajā priekšlikumā izdarīto grozījumu mērķis ir tikai izskaidrot dalībvalstu pienākumus saistībā ar apstiprinātu transportlīdzekļu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību brīvu apriti, nevis paplašināt šo pienākumu piemērošanas jomu.
- 92 Tādējādi ir jākonstatē, ka atsauces uz “lietošanu uz ceļiem” iekļaušanas mērķis bija nevis paplašināt tiesību aktu par transportlīdzekļu apstiprināšanu piemērošanas jomu, bet tikai novērst, ka dalībvalstis apiet aizliegumu iebilst pret tādu transportlīdzekļu piekļuvi tirgum, kas ietilpst Direktīvas 2007/46 piemērošanas jomā un kas atbilst šīs direktīvas, tās reglamentējošo aktu un no tās atvasināto aktu prasībām, šos transportlīdzekļus reģistrējot, laižot tirgū vai nododot ekspluatācijā.
- 93 Tādējādi Vispārējā tiesa Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā ietverto frāzi “lietošana uz ceļiem” interpretēja nošķirti, kas neatbilst ne kontekstam, kādā šī tiesību norma iekļaujas, ne tiesiskā regulējuma, kurā tā ietilpst, mērķiem, ne arī minētās tiesību normas rašanās vēsturei.
- 94 Šādos apstākļos, kā ģenerālvokāts to ir norādījis secinājumā 72. punktā, Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, pārsūdzētā sprieduma 84. punktā nospriežot, ka, ņemot vērā, pirmkārt, to, ka Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa ierobežo to pilnvaru īstenošanu, kas atbildētājam pilsētām apelācijas tiesvedībā ir vides kvalitātes aizsardzības jomā, un šo pilnvaru izmantošanu, kā arī, otrkārt, apstrīdētās regulas saistību ar šo tiesību normu, šī regula tās skar tieši un tādējādi pēdējā minētā uz tām attiecas tieši LESD 263. panta ceturtnās daļās izpratnē.
- 95 Turklāt neviens cits iemesls, ko ir norādījušas atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā, ne arī kāds apsvēruma, kuru Vispārējā tiesa ir paudusi pārsūdzētajā spriedumā, neļauj pamatot tās secinājumu, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā apstrīdētā regula skar tieši.
- 96 It īpaši, pirmkārt, ciktāl atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā atsauces uz iespējamību, ka gadījumā, ja tās ceļu satiksmes jomā pieņemtu tiesisko regulējumu, kas ir pretrunā apstrīdētajai regulai, kura aplūkota kopā ar Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu, pret vienu no dalībvalstīm, kurās tās ietilpst, tiktu iesniegta prasība sakarā ar pienākumu neizpildi, un, lai gan tās precīzē, ka šī iespējamība ir sekas, kas izriet tieši no šīs regulas, un tas nozīmē, ka ir jāuzskata, ka tā šīs pilsētas skar tieši LESD 263. panta ceturtnās daļās izpratnē, to argumentācijai nevar piekrist.
- 97 Šī argumentācija tāpat kā pārsūdzētā sprieduma 79. punktā ietvertais vērtējums, ar ko Vispārējā tiesa ir atzinusi šādas iespējamības esamību, ir balstīta uz pieņēmumu, ka ar to, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā ir pieņēmušas tiesisko regulējumu, ar kuru vides aizsardzības nolūkā

tiek ierobežota dažu transportlīdzekļu vietējā satiksme, varot tikt pārkāpts aizliegums, kas ir paredzēts Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktā, kurš aplūkots kopā ar apstrīdēto regulu. Kā tas izriet no šī sprieduma 80.–93. punktā izklāstītajiem apsvērumiem, šis pieņēmums ir kļūdainis.

- 98 Tas pats attiecas uz apsvērumiem, ko Vispārējā tiesa ir paudusi pārsūdzētā sprieduma 77. un 78. punktā un saskaņā ar kuriem dalībvalstu tiesām būtībā nesaderības dēļ ar apstrīdēto regulu, kas aplūkota kopā ar Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu, būtu jāatceļ pilsētas pieņemts tiesību akts, ar kuru ir ierobežota transportlīdzekļu lietošana uz ceļiem ar to emisijas līmeņiem saistītu iemeslu dēļ, lai gan šie transportlīdzekļi atbilst apstrīdētajā regulā paredzētajām prasībām. Šie apsvērumi ir balstīti arī uz iepriekšējā punktā minēto kļūdaino pieņēmumu, līdz ar to tie arī nevar pierādīt, ka atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā šī regula skar tieši.
- 99 Otrkārt, runājot par šī sprieduma 54. punktā izklāstīto *ville de Bruxelles* argumentāciju, pietiek konstatēt, ka pretēji tam, ko, šķiet, Vispārējā tiesa ir atzinusi pārsūdzētā sprieduma 83. punktā, to, ka Komisija pret Beļģijas Karalisti, Spānijas Karalisti vai Francijas Republiku uzsāka procedūras sakarā ar pienākumu neizpildi iespējami nepietiekamās gaisa kvalitātes dēļ to attiecīgajās teritorijās, ņemot vērā Direktīvas 2008/50 prasības, tostarp saistībā ar slāpekļa oksīdu līmeni, nevar uzskatīt par sekām, kas izriet tieši no apstrīdētās regulas. Ņemot vērā, kā tas izriet no šī sprieduma 94. punkta, ka šī regula neliedz atbildētājām pilsētām apelācijas tiesvedībā izmantot tām piešķirtās pilnvaras reglamentēt satiksmi pēc saviem ieskatiem, it īpaši, lai aizsargātu vidi, nevar uzskatīt, ka minētā regula tieši ietekmē iespējamību, ka dalībvalsti, no kurām ir atkarīgas šīs pilsētas, iesūdzēs Tiesā vai pat pēdējā minētā tai piespriedīs sodu procedūrā sakarā ar pienākumu neizpildi vides pienākumu neizpildes dēļ.
- 100 Treškārt, piemēri, ko Vispārējā tiesa ir minējusi pārsūdzētā sprieduma 82. punktā, satiksmi ierobežojošiem pasākumiem, kurus atbildētājas pilsētas apelācijas tiesvedībā jau ir pieņēmušas, piemēram, tas, ko ir īstenojusi *ville de Paris*, lai ierobežotu tādu transportlīdzekļu satiksmi tās teritorijā, kuri neatbilst noteiktam “Euro” standartam, neliek arī apšaubīt šī sprieduma 94. punktā ietvertos apsvērumus, jo tas, vai šīs pilsētas faktiski ir pieņēmušas tiesiskos regulējumus, ko Vispārējā tiesa uzskata par tādiem, uz kuriem attiecas Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktā paredzētais aizliegums, ņemot vērā apstrīdētās regulas pieņemšanu, nemazina šīs tiesību normas interpretācijas, ko Vispārējā tiesa ir sniegusi, lai novērtētu tajā celto prasību pieņemamību saskaņā ar LESD 263. panta ceturto daļu, kļūdaino raksturu.
- 101 No tā izriet, ka pirmais pamats lietā C-177/19 P, kā arī pirmā pamata otrā daļa lietā C-178/19 P ir jāapmierina.
- 102 No paša LESD 263. panta ceturtais daļas formulējuma izriet, ka tādas atcelšanas prasības pieņemamība, ko atbilstoši šai tiesību normai ir iesniegusi fiziska vai juridiska persona, kura nav apstrīdētā akta adresāte, ir pakļauta nosacījumam, ka minētais akts šo personu skar tieši.
- 103 Šādos apstākļos pārsūdzētais spriedums ir jāatceļ, ciktāl Vispārējā tiesa ir noraidījusi Komisijas celtās iebildes par nepieņemamību un pirmajā instancē celtās prasības ir atzinusi par pieņemamām.

### Par pirmajā instancē celtajām prasībām

- 104 Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 61. panta pirmās daļas otro teikumu Vispārējās tiesas nolēmuma atcelšanas gadījumā Tiesa pati var pieņemt galīgo spriedumu šajā lietā, ja to ļauj tiesvedības stadija. Šajā gadījumā Tiesa uzskata, ka tiesvedības stadija ļauj pieņemt galīgo spriedumu lietā un ka it īpaši ir jāpieņem galīgais nolēmums par atcelšanas prasību pieņemamību.
- 105 Runājot par Komisijas celtajām iebildēm par nepieņemamību, ir jākonstatē, ka šī sprieduma 82.–101. punktā pausto iemeslu dēļ, prasītājas pilsētas pirmajā instancē, pretēji tam, ko tās apgalvo, nevar tikt uzskatītas par tādām, kuras apstrīdētā regula skar tieši.
- 106 Ņemot vērā, kā tas izriet no šī sprieduma 102. punkta, ka tādās atcelšanas prasības pieņemamība, ko atbilstoši [LESD 263. panta ceturtajai daļai] ir iesniegusi fiziska vai juridiska persona, kura nav apstrīdētā akta adresāte, ir pakļauta nosacījumam, ka minētais akts šo personu skar tieši, Komisijas celtās iebildes par nepieņemamību ir jāapmierina.
- 107 Tādējādi atcelšanas prasības, ko attiecīgi ir iesniegusi *ville de Paris*, *ville de Bruxelles* un *ayuntamiento de Madrid*, ir jānoraida kā nepieņemamas.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 108 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 184. panta 2. punktu, ja apelācija ir pamatota un Tiesa taisa galīgo spriedumu, Tiesa lemj par tiesāšanās izdevumiem.
- 109 Saskaņā ar šī reglamenta 138. panta 1. punktu, kas, pamatojoties uz tā 184. panta 1. punktu, ir piemērojams arī apelācijas tiesvedībā, lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.
- 110 Turklāt minētā reglamenta 184. panta 3. punktā ir paredzēts, ka tad, ja apelācijas sūdzība, ko ir iesniegusi dalībvalsts, kura nav iestājusies lietā Vispārējā tiesā, ir pamatota, Tiesa var lemt, ka tiesāšanās izdevumi ir jāsadala starp lietas dalībniekiem vai ka apelācijas sūdzības iesniedzējs, kuram spriedums ir labvēlīgs, atlīdzina tiesāšanās izdevumus, kas saistībā ar apelācijas sūdzību ir radušies lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs. Šajā lietā jānolemj, ka katrs lietas dalībnieks sedz savus tiesāšanās izdevumus apelācijas tiesvedībā.
- 111 Tad, ņemot vērā pārsūdzētā sprieduma atcelšanu un pirmajā instancē celto prasību nepieņemamību, jāpiespriež *ville de Bruxelles*, *ville de Paris* un *ayuntamiento de Madrid* segt savus tiesāšanās izdevumus, kas tām radušies pirmajā instancē un apelācijas tiesvedībā, un Komisijas tiesāšanās izdevumus, kas tai radušies pirmajā instancē, atbilstoši Komisijas prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

- 1) Atcelt Eiropas Savienības Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu *Ville de Paris*, *Ville de Bruxelles* un *Ayuntamiento de Madrid*/Komisija (T-339/16, T-352/16 un T-391/16, EU:T:2018:927).**

- 2) **Atcelšanas prasības apvienotajās lietās T-339/16, T-352/16 un T-391/16, ko iesniegusi attiecīgi *ville de Paris*, *ville de Bruxelles* un *ayuntamiento de Madrid*, noraidīt kā nepieņemamas.**
- 3) **Katrs lietas dalībnieks savus apelācijas tiesvedībā radušos tiesāšanās izdevumus sedz pats.**
- 4) ***Ville de Paris*, *ville de Bruxelles* un *ayuntamiento de Madrid* sedz savus tiesāšanās izdevumus, kas tām radušies tiesvedībā pirmajā instancē un apelācijas tiesvedībā, un atlīdzina Eiropas Komisijas tiesāšanās izdevumus, kuri tai radušies tiesvedībā pirmajā instancē.**

[Paraksti]