



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 13 stycznia 2022 r. \*

Odwołanie – Skarga o stwierdzenie nieważności – Środowisko naturalne – Homologacja pojazdów silnikowych – Rozporządzenie (UE) 2016/646 – Emisja zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) – Określenie nieprzekraczalnych wartości (NTE) dla emisji tlenków azotu podczas badań w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) – Artykuł 263 akapit czwarty TFUE – Dopuszczalność skargi – Podmiot znajdujący się poniżej szczebla państwowego posiadający uprawnienia w dziedzinie ochrony środowiska do ograniczania ruchu niektórych pojazdów – Przesłanka, zgodnie z którą środek musi dotyczyć skarżącego bezpośrednio

W sprawach połączonych od C-177/19 P do C-179/19 P

mających za przedmiot trzy odwołania w trybie art. 56 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wniesione w dniach 22 lutego 2019 r. (C-177/19 P i C-178/19 P) oraz 23 lutego 2019 r. (C-179/19 P),

**Republika Federalna Niemiec**, którą reprezentowali J. Möller, D. Klebs i S. Eisenberg, w charakterze pełnomocników,

wnosząca odwołanie,

popierana przez:

**Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów**, które reprezentowali F. Di Gianni i G. Coppo, avvocati,

**Rumunię**, którą reprezentowali początkowo E. Gane, O.C. Ichim, L. Lițu i C.R. Cantăr, a następnie E. Gane, O.C. Ichim oraz L. Lițu, w charakterze pełnomocników,

**Republikę Słowacką**, którą reprezentowała B. Ricziová, w charakterze pełnomocnika,

interwencji w postępowaniu odwoławczym,

w którym drugą stroną postępowania są:

**Ville de Paris (Francja)**, które reprezentował adwokat J. Assous,

**Ville de Bruxelles (Belgia)**, które reprezentowali adwokaci M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux i A. Feyt oraz S. Kaisergruber, Rechtsanwalt,

\* Języki postępowania: hiszpański i francuski.

**Ayuntamiento de Madrid (Hiszpania)**, które reprezentował adwokat J. Assous,

strona skarżąca w pierwszej instancji,

**Komisja Europejska**, którą reprezentowali J.F. Brakeland i M. Huttunen, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana w pierwszej instancji (C-177/19 P),

i

**Węgry**, które reprezentował M.Z. Fehér, w charakterze pełnomocnika,

strona wnosząca odwołanie,

popierane przez:

**Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA)**, które reprezentowali F. Di Gianni i G. Coppo, avvocati,

interwenient w postępowaniu odwoławczym,

w którym drugą stroną postępowania są:

**Ville de Paris (Francja)**, które reprezentował adwokat J. Assous,

**Ville de Bruxelles (Belgia)**, które reprezentowali adwokaci M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux i A. Feyt oraz S. Kaisergruber, Rechtsanwalt,

**Ayuntamiento de Madrid (Hiszpania)**, które reprezentował adwokat J. Assous,

strona skarżąca w pierwszej instancji,

**Komisja Europejska**, którą reprezentowali J.F. Brakeland i M. Huttunen, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana w pierwszej instancji (C-178/19 P),

i

**Komisja Europejska**, którą reprezentował J.F. Brakeland, w charakterze pełnomocnika,

wnosząca odwołanie,

popierana przez:

**Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA)**, które reprezentowali F. Di Gianni i G. Coppo, avvocati,

interwenient w postępowaniu odwoławczym,

w którym drugą stroną postępowania są:

**Ville de Paris (Francja)**, które reprezentował adwokat J. Assous,

**Ville de Bruxelles (Belgia)**, które reprezentowali adwokaci M. Uyttendaele, C. Derave, N. Mouraux i A. Feyt oraz S. Kaisergruber, Rechtsanwalt,

**Ayuntamiento de Madrid (Hiszpania)**, które reprezentował adwokat J. Assous,

strona skarżąca w pierwszej instancji (C-179/19 P),

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan (sprawozdawca), prezes izby, C. Lycourgos, prezes czwartej izby, i M. Ilešič, sędzia,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 10 czerwca 2021 r.,

wydaje następujący

### Wyrok

- 1 W odwołaniach Republika Federalna Niemiec (C-177/19 P), Węgry (C-178/19 P) i Komisja Europejska (C-179/19 P) wnoszą o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 13 grudnia 2018 r., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid/Komisja (T-339/16, T-352/16 i T-391/16, zwanego dalej „zaskarżonym wyrokiem”, EU:T:2018:927), w którym Sąd, po pierwsze, stwierdził nieważność pkt 2 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. 2016, L 109, s. 1; zwanego dalej „spornym rozporządzeniem”) w zakresie, w jakim przepis ten określa w ppkt 2.1.1 i 2.1.2 załącznika IIIA do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) wartość ostatecznego współczynnika zgodności oraz wartość tymczasowego współczynnika zgodności CF pollutant odnoszącego się do masy tlenków azotu, a po drugie, utrzymał w mocy skutki przepisu, którego nieważność została stwierdzona, do czasu przyjęcia w rozsądnym terminie nowych aktów prawnych zastępujących ten przepis, który to okres nie może przekroczyć dwunastu miesięcy od dnia uprawomocnienia się owego wyroku.

## Ramy prawne

### *Dyrektywa 2007/46/WE*

- 2 Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 214/2014 z dnia 25 lutego 2014 r. (Dz.U. 2014, L 69, s. 3) (zwana dalej „dyrektywą 2007/46”) w motywach 2, 3, i 14 stanowi:

- „(2) W celu ustanowienia i zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego Wspólnoty właściwe jest zastąpienie systemów homologacji państw członkowskich wspólnotową procedurą homologacji opartą na zasadzie całkowitej harmonizacji.
- (3) Wymagania techniczne mające zastosowanie do układów, części, oddzielnych zespołów technicznych i pojazdów silnikowych powinny być zharmonizowane i określone w aktach prawnych. Takie akty prawne powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia, ochrony środowiska, efektywności energetycznej i ochrony przed niedozwolonym użyciem.

[...]

- (14) Głównym celem przepisów w zakresie homologacji pojazdów jest zagwarantowanie, aby nowe pojazdy, części i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Osiągnięcie tego celu nie powinno być utrudniane przez montaż pewnych części lub wyposażenia po wprowadzeniu pojazdów na rynek lub po ich dopuszczeniu do ruchu. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, że [by] części lub wyposażenie, które mogą być zamontowane w pojazdach i które mogą znacznie zakłócić funkcjonowanie układów istotnych ze względu na bezpieczeństwo lub ochronę środowiska, podlegają kontroli przez organ [podlegały kontroli organu udzielającego] udzielający homologacji, zanim zostaną wprowadzone do sprzedaży. Środki te powinny obejmować przepisy techniczne dotyczące wymagań, które te części lub wyposażenie muszą spełniać”.

- 3 Artykuł 1 tej dyrektywy, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

„Niniejsza dyrektywa ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem zastosowania oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, mając na uwadze uproszczenie ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu na obszarze Wspólnoty.

[...]

Szczególne wymagania techniczne dotyczące budowy i działania pojazdów określa się, stosując niniejszą dyrektywę, w aktach prawnych, których wyczerpujący wykaz znajduje się w załączniku IV”.

- 4 Artykuł 4 wspomnianej dyrektywy, zatytułowany „Obowiązki państw członkowskich”, w ustępach 1–3 przewiduje:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby producenci wnioskujący o udzielenie homologacji wypełniali swoje obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie udzielają homologacji tylko takim pojazdom, częściom, układom lub oddzielnym zespołom technicznym, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania [ruchu] lub użycia na drogach pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętych niniejszą dyrektywą, jeśli spełniają one jej wymagania”.

- 5 Załącznik IV do owej dyrektywy, zatytułowany „Wykaz wymagań do celów homologacji typu WE pojazdów”, zawiera w części I wykaz „aktów prawnych do celów homologacji typu WE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach”. Jak z niego wynika, aktem prawnym dotyczącym emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów użytkowych (Euro 5 i Euro 6) jest rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).

#### ***Rozporządzenie nr 715/2007***

- 6 Artykuł 1 rozporządzenia nr 715/2007, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi w ust. 1:  
„Niniejsze rozporządzenie określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych (»pojazdów«) i części zamiennych, takich jak urządzenia ograniczające emisję zanieczyszczeń, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń”.
- 7 Rozdział II tego rozporządzenia, zatytułowany „Obowiązki producentów w zakresie homologacji typu”, zawiera art. 4, zatytułowany „Obowiązki producentów”, który w ust. 1 stanowi:  
„Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego [...].  
Obowiązki te obejmują także przestrzeganie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I i środkach wykonawczych, o których mowa w art. 5”.

### ***Dyrektywa 2008/50/WE***

- 8 Jak wynika z jej art. 1, zatytułowanego „Przedmiot”, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. 2008, L 152, s. 1) ustanawia środki mające na celu między innymi „utrzymanie jakości powietrza, tam gdzie jest ona dobra, oraz jej poprawę w pozostałych przypadkach”.

### ***Rozporządzenie (UE) 2016/427***

- 9 W drodze rozporządzenia Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. 2016, L 82, s. 1) Komisja wprowadziła procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (ang. real driving emission – RDE) w celu lepszego odzwierciedlenia wielkości emisji faktycznie mierzonych na drodze.

### ***Sporne rozporządzenie***

- 10 Zgodnie z motywem 1 spornego rozporządzenia:

„Rozporządzenie [nr 715/2007] stanowi jeden z oddzielnych aktów prawnych odnoszących się do procedury homologacji typu określonej w dyrektywie [2007/46]”.

- 11 Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi:

„W rozporządzeniu [nr 692/2008] wprowadza się następujące zmiany:

[...]

6) załącznik IIIA zmienia się zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia”.

- 12 Załącznik II do wspomnianego rozporządzenia przewiduje między innymi dodanie pkt 2.1.1, 2.1.2 i 2.1.3 w załączniku IIIA do rozporządzenia nr 692/2008.

- 13 Punkt 2.1.1. ustala końcowy współczynnik zgodności dla masy tlenków azotu na 1, powiększony o margines 0,5, i wyjaśnia, że ów margines „jest parametrem uwzględniającym dodatkowe niepewności pomiaru wprowadzone przez sprzęt PEMS, podlegający corocznemu przeglądowi, który jest zmieniany w wyniku poprawy jakości procedur PEMS lub postępu technicznego”.

- 14 Punkt 2.1.2 stanowi, że w drodze wyjątku od przepisów pkt 2.1.1 w okresie 5 lat i 4 miesięcy po datach określonych w art. 10 ust. 4 i 5 rozporządzenia nr 715/2007 i na wniosek producenta może obowiązywać tymczasowy współczynnik zgodności dla masy tlenków wynoszący 2,1.

- 15 Wspomniany pkt 2.1.3 dotyczy „[f]unkcj[i] przesyłu”.

## **Postępowanie przed Sądem i zaskarżony wyrok**

- 16 Pismami złożonymi w sekretariacie Sądu, odpowiednio, w dniach 26 czerwca, 29 czerwca i 19 lipca 2016 r. ville de Paris (sprawa T-339/16), ville de Bruxelles (sprawa T-352/16) i ayuntamiento de Madrid (sprawa T-391/16) wniosły skargi o stwierdzenie nieważności spornego rozporządzenia.
- 17 Na poparcie swoich skarg podniosły one w szczególności, że Komisja nie mogła w drodze tego rozporządzenia przyjąć wartości NTE emisji tlenków azotu wyższych niż dopuszczalne wartości dla normy Euro 6 określone w rozporządzeniu nr 715/2007.
- 18 Odrębnymi pismami Komisja, na podstawie art. 130 ust. 1 regulaminu postępowania przed Sądem, podniosła zarzuty niedopuszczalności tych skarg oparte na tym, że ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid nie były bezpośrednio objęte spornym rozporządzeniem w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE, i wniosła do Sądu o wydanie orzeczenia bez rozpatrywania sprawy co do istoty. Sąd połączył rozpatrywanie zarzutów niedopuszczalności z rozpatrywaniem istoty sprawy.
- 19 Sprawy T-339/16, T-352/16 i T-391/16 zostały połączone do celów łącznego rozpoznania w ramach ustnego etapu postępowania oraz wydania orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie.
- 20 W zaskarżonym wyroku Sąd oddalił zarzuty niedopuszczalności podniesione przez Komisję, uznawszy w pkt 84 tego wyroku, że „wpływ na sytuację prawną skarżących [w pierwszej instancji] został wykazany i że w konsekwencji rozporządzenie to dotyczy skarżących bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE”. Co do istoty sprawy Sąd, po pierwsze, stwierdził nieważność pkt 2 załącznika II do spornego rozporządzenia w zakresie, w jakim określa on w pkt 2.1.1 i 2.1.2 załącznika IIIA do rozporządzenia nr 692/2008 wartość ostatecznego współczynnika zgodności CF pollutant oraz wartość tymczasowego współczynnika zgodności CF pollutant odnoszącego się do masy tlenków azotu, a po drugie, utrzymał skutki przepisu, którego nieważność została stwierdzona, do czasu przyjęcia w rozsądnym terminie nowych aktów prawnych zastępujących ten przepis, który to okres nie może przekroczyć dwunastu miesięcy od dnia uprawomocnienia się owego wyroku. Sąd oddalił skargi w pozostałym zakresie, a także żądanie odszkodowawcze wniesione przez ville de Paris.

## **Żądania stron i postępowanie przed Trybunałem**

- 21 W odwołaniu w sprawie C-177/19 P Republika Federalna Niemiec wnosi do Trybunału o:
  - tytułem żądania głównego – uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie skargi;
  - tytułem żądania ewentualnego – zmianę pkt 3 sentencji zaskarżonego wyroku w taki sposób, aby skutki przepisu, którego nieważność została stwierdzona, zostały utrzymane w mocy przez maksymalny okres znacznie dłuższy niż dwanaście miesięcy od dnia uprawomocnienia się owego wyroku; oraz
  - obciążenie ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid kosztami postępowania.
- 22 Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 27 czerwca 2019 r. Republika Słowacka została dopuszczona do sprawy jako interwenient popierający żądania Republiki Federalnej Niemiec.

- 23 Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 19 lipca 2019 r. Rumunia została dopuszczona do sprawy jako interwenient popierający żądania Republiki Federalnej Niemiec w postępowaniu ustnym, jeżeli zostanie ono przeprowadzone.
- 24 Komisja wnosi do Trybunału o:
- tytułem żądania głównego – uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie skargi;
  - tytułem żądania ewentualnego – uchylenie sentencji zaskarżonego wyroku w zakresie, w jakim określa ona, że okres utrzymania w mocy skutków przepisu, którego nieważność została stwierdzona, wynosi dwanaście miesięcy od dnia uprawomocnienia się owego wyroku, i orzeczenie, że skutki tego przepisu pozostaną w mocy do dnia przyjęcia nowych aktów prawnych zastępujących ten przepis.
- 25 W odwołaniu w sprawie C-178/19 P Węgry wnoszą do Trybunału o:
- tytułem żądania głównego – uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie skargi;
  - tytułem żądania ewentualnego – uchylenie sentencji zaskarżonego wyroku w zakresie, w jakim określa ona, że okres utrzymania w mocy skutków przepisu, którego nieważność została stwierdzona, wynosi dwanaście miesięcy od dnia uprawomocnienia się owego wyroku, i orzeczenie, że skutki tego przepisu pozostaną w mocy do dnia przyjęcia nowych aktów prawnych regulacji zastępujących ten przepis; oraz
  - obciążenie stron postępowania w pierwszej instancji kosztami postępowania.
- 26 Komisja, zarówno tytułem żądania głównego, jak i tytułem żądania ewentualnego, formułuje te same żądania co żądania przedstawione przez Węgry.
- 27 W odwołaniu w sprawie C-179/19 P Komisja wnosi do Trybunału o:
- tytułem żądania głównego – uchylenie zaskarżonego wyroku, oddalenie skarg i obciążenie ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid kosztami postępowania; oraz
  - tytułem żądania ewentualnego – uchylenie zaskarżonego wyroku, przekazanie sprawy Sądowi do ponownego rozpoznania oraz pozostawienie rozstrzygnięcia o kosztach w obu instancjach do orzeczenia kończącego postępowanie w sprawie.
- 28 Postanowieniami prezesa Trybunału z dnia 1 października 2019 r., Niemcy/Komisja (C-177/19 P, niepublikowanym, EU:C:2019:837), Węgry/Komisja (C-178/19 P, niepublikowanym, EU:C:2019:835) i Komisja/Ville de Paris i in. (C-179/19 P, niepublikowanym, EU:C:2019:836), Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) (zwane dalej „ACEA”) zostało dopuszczone do sprawy jako interwenient popierający żądania wnoszących odwołanie.
- 29 W każdej ze spraw, które ich dotyczą, ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid wnoszą do Trybunału o oddalenie odwołań i obciążenie wnoszących odwołania kosztami postępowania.



- 30 Tytułem żądania ewentualnego ayuntamiento de Madrid wnosi do Trybunału o przekazanie sprawy Sądowi, aby mógł on orzec w przedmiocie zarzutów, które nie zostały zbadane w pierwszej instancji. Ville de Paris i ville de Bruxelles wnoszą to samo żądanie ewentualne w sprawie C-179/19 P.
- 31 Zgodnie z art. 54 § 2 regulaminu Trybunału prezes piątej izby postanowił, w dniu 28 stycznia 2021 r., po wysłuchaniu rzecznika generalnego i stron, połączyć niniejsze sprawy do celów przedstawienia opinii i wydania wyroku.

### **W przedmiocie odwołania**

- 32 Na poparcie odwołania w sprawie C-177/19 P Republika Federalna Niemiec podnosi pięć zarzutów, opartych, po pierwsze, na naruszeniu prawa przez Sąd poprzez orzeczenie, że sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych, po drugie, na braku uzasadnienia w tym ostatnim względzie, po trzecie, na naruszeniu w szczególności art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 715/2007 w zakresie, w jakim Sąd orzekł, że Komisja nie była uprawniona do przyjęcia spornego rozporządzenia, po czwarte, na naruszeniu prawa przez Sąd poprzez stwierdzenie nieważności części tego rozporządzenia, oraz po piąte, na żądaniu, aby skutki przepisu, którego nieważność została stwierdzona, zostały utrzymane w mocy przez okres dłuższy niż dwanaście miesięcy od dnia uprawomocnienia się zaskarżonego wyroku.
- 33 Na poparcie odwołania w sprawie C-178/19 P Węgry podnoszą dwa zarzuty, dotyczące, po pierwsze, dopuszczalności skarg w pierwszej instancji, a po drugie, okresu przyjętego przez Sąd w odniesieniu do utrzymania skutków przepisów spornego rozporządzenia, których nieważność stwierdzono.
- 34 Na poparcie odwołania w sprawie C-179/19 P Komisja podnosi jeden zarzut, dotyczący naruszenia prawa przez Sąd poprzez orzeczenie, że sporne rozporządzenie zmienia istotny element rozporządzenia nr 715/2007.

### ***W przedmiocie zarzutu drugiego w sprawie C-177/19 P***

#### *Argumentacja stron*

- 35 W zarzucie drugim odwołania w sprawie C-177/19 P, który należy zbadać na wstępie, Republika Federalna Niemiec, popierana przez ACEA i Republikę Słowacką, przypomina, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału uzasadnienie wyroku powinno przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie Sądu. Natomiast według niej w niniejszym przypadku w zaskarżonym wyroku Sąd nie przedstawił w wystarczający sposób powodów, dla których uznał, że sporne rozporządzenie dotyczyło bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych, ponieważ ograniczył się do przywołania okoliczności, iż art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 stoi na przeszkodzie temu, by miasta te mogły przyjąć przepisy dotyczące ruchu pojazdów zgodnych z normą Euro 6.
- 36 Ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid podnoszą, że zarzut drugi odwołania w sprawie C-177/19 P jest bezzasadny.

### *Ocena Trybunału*

- 37 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem uzasadnienie wyroku powinno przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie Sądu, pozwalając zainteresowanym poznać podstawy podjętej decyzji, a Trybunałowi dokonać jej kontroli sądowej (wyrok z dnia 13 grudnia 2018 r., Unia Europejska/Kendrion, C-150/17 P, EU:C:2018:1014, pkt 80 i przytoczone orzecznictwo).
- 38 W niniejszym przypadku prawdą jest, jak wynika z uzasadnienia zaskarżonego wyroku, między innymi z jego pkt 50–84, że w celu ustalenia, czy sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych, Sąd skupił się przede wszystkim nie na dokonaniu wykładni spornego rozporządzenia, lecz na dokonaniu wykładni dyrektywy 2007/46, a w szczególności jej art. 4 ust. 3 akapit drugi. Zgodnie z tym przepisem państwa członkowskie „nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do ruchu lub użycia na drogach pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętych niniejszą dyrektywą, jeśli spełniają one jej wymagania”.
- 39 Jednakże Sąd przedstawił w sposób wystarczająco jasny i precyzyjny, w szczególności w pkt 50–54, 56, 59, 67, 74, 76 i 77 zaskarżonego wyroku, powody, dla których uznał, że art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 jest istotny dla ustalenia, czy sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych, mimo że przepis ten znajduje się w akcie prawa wtórnego Unii odrębnym od tego rozporządzenia.
- 40 W szczególności w pkt 76 zaskarżonego wyroku Sąd orzekł, że wykładnia literalna, teleologiczna i kontekstowa dyrektywy 2007/46, a w szczególności jej art. 4 ust. 3 akapit drugi, prowadzą do wniosku, że dyrektywa ta rzeczywiście nie pozwala organom publicznym umocowanym przez państwo członkowskie na zabronienie, ograniczanie lub utrudnianie użycia na drogach pojazdów z powodów związanych z aspektami ich budowy lub funkcjonowania objętych tą dyrektywą, jeżeli spełniają one jej wymagania. Natomiast w istocie, w pkt 3, 4, 52, 74 i 76 zaskarżonego wyroku, przypomniawszy, że wymagania te są to wymagania przewidziane w „aktach prawnych” tej samej dyrektywy oraz w aktach wydanych na ich podstawie, Sąd podkreślił, że rozporządzenie nr 715/2007 jest „aktem prawnym” dotyczącym procedury homologacji przewidzianej w dyrektywie 2007/46 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, ponieważ emisje te stanowią jeden z aspektów budowy lub funkcjonowania tych pojazdów stanowiących przedmiot dyrektywy 2007/46, zgodnie z art. 4 ust. 3 akapit drugi tej dyrektywy. Ponadto, jak wynika w szczególności z ram prawnych spraw przedstawionych w pkt 2–16 zaskarżonego wyroku, rozporządzenie nr 692/2008, rozporządzenie 2016/427 oraz sporne rozporządzenie są „aktami wydanymi na podstawie” rozporządzenia nr 715/2007, ponieważ ich podstawą prawną jest to właśnie rozporządzenie i mają na celu jego wykonanie.
- 41 Ponadto z pkt 59, 74 i 76 zaskarżonego wyroku wynika, że – zdaniem Sądu – w zakresie, w jakim sporne rozporządzenie wprowadza współczynnik zgodności mający zastosowanie do wartości określonych w rozporządzeniu nr 715/2007 w celu określenia wartości emisji zanieczyszczeń tlenków azotu, które nie mogą zostać przekroczone (NTE) w trakcie badań RDE ustanowionych rozporządzeniem nr 2016/427, art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 znajduje zastosowanie również do tych wartości NTE, tak iż, ze względu na wydanie spornego rozporządzenia, organy publiczne nie mogły już wprowadzać ograniczeń ruchu pojazdów na podstawie kryterium poziomu emisji zanieczyszczeń przez pojazdy należące do kategorii objętych rozporządzeniem nr 715/2007 i spełniające wymagania odnośnie do wspomnianych

wartości NTE. Zważywszy na dokonane przez siebie stwierdzenie, zgodnie z którym sporne rozporządzenie wpływa w ten sposób na uprawnienia własne w zakresie stanowienia prawa w dziedzinie uregulowań dotyczących ruchu samochodowego przysługujące miastom będącym drugą stroną postępowań odwoławczych, Sąd wywiódł z tego, między innymi w pkt 50, 76, 80 i 84 owego wyroku, że rozporządzenie to dotyczy tych miast bezpośrednio.

- 42 Lektura całości zaskarżonego wyroku pozwala zainteresowanym poznać powody, dla których Sąd uznał, że dokonana przez niego wykładnia art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 skutkuje tym, że sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych.
- 43 W konsekwencji uzasadnienie przedstawione przez Sąd na poparcie wniosku, że sporne rozporządzenie dotyczy miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych bezpośrednio, w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE, wystarczy, aby spełnić wymogi przedstawione w pkt 37 niniejszego wyroku, niezależnie od kwestii zasadności tego uzasadnienia, będącej przedmiotem zarzutu pierwszego odwołania w sprawie C-177/19 P i części drugiej zarzutu pierwszego odwołania w sprawie C-178/19 P.
- 44 Zarzut drugi w sprawie C-177/19 P należy zatem oddalić jako bezzasadny.

***W przedmiocie zarzutu pierwszego w sprawie C-177/19 P i części drugiej zarzutu pierwszego w sprawie C-178/19 P***

*Argumentacja stron*

- 45 W zarzucie pierwszym odwołania w sprawie C-177/19 P oraz w części drugiej zarzutu pierwszego w sprawie C-178/19 P, odpowiednio, Republika Federalna Niemiec i Węgry twierdzą, że Sąd naruszył prawo, orzekając, iż sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych.
- 46 W szczególności Republika Federalna Niemiec, popierana przez ACEA, Rumunię i Republikę Słowacką, podnosi w pierwszej kolejności, że ograniczenia swobody działania gmin wynikają nie ze spornego rozporządzenia, lecz z innych wymagań, a w szczególności że możliwość utworzenia przez jednostkę samorządu lokalnego stref, w których ruch jest zabroniony, nie zależy od tego rozporządzenia. Przy założeniu, że strefy, w których ruch jest zabroniony, są niezgodne z prawem, okoliczność ta wynika ich zdaniem z ogólnych wymogów prawa Unii w zakresie podstawowych swobód i praw podstawowych.
- 47 Na przykład podnoszą one, że dyrektywa 2008/50 stanowi, iż państwa członkowskie podejmują „odpowiednie środki”, aby w przypadku przekroczenia wartości dopuszczalnych okres przekroczenia był jak najkrótszy. Ponadto, jak wynika z orzecznictwa Trybunału zawartego w wyroku z dnia 4 czerwca 2009 r., Mickelsson i Roos (C-142/05, EU:C:2009:336) i z pkt 53 zaskarżonego wyroku, zasady takie jak te dotyczące swobodnego przepływu towarów oraz prawa własności, chronionego przez prawo Unii na podstawie art. 17 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, mogą sprawić, że ograniczenia użytkowania nowo zarejestrowanych pojazdów emitujących niewiele zanieczyszczeń staną się nieproporcjonalne. Ich zdaniem stwierdzenie nieważności części spornego rozporządzenia pozostaje bez wpływu na ten stan prawny,

w związku z czym nie istnieje związek między „uprawnieniami w zakresie stanowienia prawa” przysługującymi w tej dziedzinie podmiotom znajdującym się poniżej szczebla państwowego a spornym rozporządzeniem.

- 48 W drugiej kolejności Republika Federalna Niemiec podnosi, że jako całość przepisy dotyczące rejestracji nie dotyczą sposobów korzystania z dróg, takich jak te dotyczące tworzenia stref, w których ruch jest zakazany. Jej zdaniem sama okoliczność, że gminom można między innymi skutecznie powierzyć realizację celu środowiskowego, nie uzasadnia możliwości zaskarżenia przez nie każdego aktu mogącego mieć wpływ na środowisko poprzez wniesienie skargi na podstawie art. 263 akapit czwarty TFUE. Oznaczałoby to bowiem przyznanie im prawa do wniesienia skargi o stwierdzenie nieważności takiego jak to, z jakiego korzystają skarżący uprzywilejowani, o których mowa w art. 263 akapity pierwszy i drugi TFUE.
- 49 W odniesieniu do środka, jaki miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych zamierzają przyjąć w niniejszym przypadku, który ma na celu poprawę jakości powietrza, dyrektywa 2008/50 jest najbardziej szczegółową dyrektywą, a zatem ma pierwszeństwo przed dyrektywą 2007/46. Dokonany przez Sąd w pkt 74 zaskarżonego wyroku wywód, wskazujący, że jest inaczej, nie jest przekonujący.
- 50 Podobnie pozbawione podstaw jest dokonane przez Sąd w pkt 52–54 zaskarżonego wyroku rozróżnienie pomiędzy z jednej strony ogólnymi regulacjami ruchu (dni bez samochodów, ogólne wymagania kodeksu drogowego), a z drugiej strony regulacjami dotyczącymi ruchu drogowego wydanymi przez organy publiczne umocowane przez państwa członkowskie i wprowadzającymi ograniczenia ruchu drogowego oparte na poziomie emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do pojazdów, których kategoria objęta jest rozporządzeniem nr 715/2007 i które spełniają normę Euro 6 lub, w trakcie badań RDE, wymagania odnośnie do wartości NTE. Zgodnie z logiką Sądu co do zasady nie powinno być możliwe przyjęcie środków o charakterze ogólnym mających na celu zmniejszenie poziomu emisji, które to środki miałyby zastosowanie również do pojazdów spełniających normę Euro 6.
- 51 Węgry, wspierane przez ACEA, podnoszą w szczególności, po pierwsze, że sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio tylko producentów zobowiązanych do przestrzegania dopuszczalnych wartości określonych w tym rozporządzeniu, a także organów uprawnionych do kontrolowania przestrzegania tych dopuszczalnych wartości i do udzielania zezwoleń na homologację typu i rejestrację, ponieważ to te podmioty wdrażają i stosują wspomniane rozporządzenie i względem nich rozporządzenie to ustanawia przepisy o charakterze bezwzględnie obowiązującym.
- 52 Po drugie, podobnie jak Republika Federalna Niemiec, Węgry są zdania, że Sąd niewłaściwie zinterpretował art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46. Ich zdaniem przepis ten nie wyklucza ani nie ogranicza przyjmowania przez miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych środków zmierzających do ograniczenia użycia na drogach pojazdów zgodnych z tą dyrektywą i rozporządzeniem nr 715/2007 z powodów dotyczących poziomu emisji zanieczyszczeń. Przepis ten ma jedynie na celu zapewnienie, by nowe pojazdy spełniające wymogi tej dyrektywy i innych związanych z nią aktów prawa Unii mogły zostać wprowadzone do obrotu bez przeszkód na rynku wewnętrznym.
- 53 Ville de Bruxelles twierdzi, że Sąd słusznie orzekł, iż sporne rozporządzenie dotyczy go bezpośrednio. Jego zdaniem, jak wynika w szczególności z pkt 52, 54 i 76 zaskarżonego wyroku, rozporządzenie to faktycznie uniemożliwia mu wykonywanie jego uprawnień według jego uznania, ponieważ ma ono prawny obowiązek tolerowania obecności pojazdów, które choć są

niezgodne z pierwotnie przyjętą normą Euro 6, to są zgodne z normą Euro 6 zmienioną tym rozporządzeniem, ponieważ wartości NTE emisji tlenków azotu określone w spornym rozporządzeniu są wyższe niż wartości pierwotnie ustalone w rozporządzeniu nr 715/2007. Jak bowiem wskazał Sąd, sporne rozporządzenie wpływa na przepisy dotyczące ruchu pojazdów przyjęte przez władze publiczne państw członkowskich nakładające ograniczenia w ruchu oparte na poziomie emisji zanieczyszczeń na pojazdy należące do kategorii objętej tym rozporządzeniem, które spełniają normę Euro 6 lub, w trakcie badań RDE, wymagania odnośnie do wartości NTE.

- 54 Ville de Bruxelles dodaje, że w niniejszym przypadku sporne rozporządzenie wywołuje nie tylko skutki prawne, lecz również skutki materialne, w szczególności w zakresie obniżenia jakości powietrza na jego terytorium, do których zwalczania jest ono zobowiązane pod rygorem pociągnięcia go do odpowiedzialności lub pod rygorem wniesienia przeciwko Królestwu Belgii skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego na podstawie art. 258 i 259 TFUE. Tak więc zdaniem ville de Bruxelles Sąd słusznie uwzględnił w zaskarżonym wyroku ten negatywny wpływ na jego sytuację materialną i prawną, aby stwierdzić dopuszczalność skargi.
- 55 Ponadto ville de Bruxelles wskazuje, że w przypadku przyjęcia przez nie przepisów zakazujących ruchu na jego terytorium pojazdów niespełniających normy Euro 6 wyłącznie po przeprowadzeniu badań laboratoryjnych lub niespełniających normy Euro 6, bez zastosowania współczynnika zgodności, po przeprowadzeniu badań RDE, Komisja lub inne państwo członkowskie mogłyby wnieść skargę o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko Królestwu Belgii na podstawie art. 258 lub art. 259 TFUE. Jego zdaniem chodzi o skutek wynikający bezpośrednio ze spornego rozporządzenia, który to skutek sam w sobie pozwala wykazać, że rozporządzenie to dotyczy miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE.
- 56 Ville de Bruxelles podważa stanowisko, że Sąd pomylił dyrektywę 2007/46 z dyrektywą 2008/50. W każdym razie nie można jego zdaniem zaprzeczyć, że środki przyjęte przez miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych muszą być zgodne z prawem Unii, niezależnie od tego, czy chodzi o dyrektywę 2008/50, czy o zasadę swobodnego przepływu towarów. Rozważania te są jednak według niego niewystarczające, by stwierdzić, że sporne rozporządzenie nie uniemożliwia tym miastom wykonywania ich uprawnień według własnego uznania.
- 57 Ponadto uważa ono, że błędem byłoby stwierdzenie, iż sporne rozporządzenie jest aktem odrębnym i całkowicie oddzielnym od dyrektywy 2007/46, zważywszy, że rozporządzenie to wpisuje się w ramy ustanowione przez wspomnianą dyrektywę.
- 58 Co więcej, wpływ spornego rozporządzenia na sytuację miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych nie jest zdaniem ville de Bruxelles czysto hipotetyczny. W szczególności nie zostało ustalone, że miasta te mogą powoływać się na orzecznictwo Trybunału dotyczące odstępstw od ogólnego zakazu stosowania środków o skutku równoważnym do ograniczeń przywozowych w celu wprowadzenia odstępstwa od ram ustanowionych przez dyrektywę 2007/46 i dotyczące jej akty prawne. Ponadto według ville de Bruxelles o ile wspomniane miasta nie miały żadnych uprawnień w zakresie do homologacji typu odnośnych pojazdów, o tyle były one właściwe do przyjęcia środków regulacyjnych w dziedzinie ruchu pojazdów, a sporne rozporządzenie miałoby bezpośredni wpływ na to uprawnienie, gdyby chciały one zastosować normę Euro 6 w celu uregulowania tego ruchu.

- 59 Wreszcie ville de Bruxelles twierdzi, że środki dotyczące poziomu emisji należy koniecznie przyjąć z powodów związanych z aspektami budowy i funkcjonowania pojazdów, nawet jeśli ponadto realizowane są inne cele.
- 60 Z kolei ayuntamiento de Madrid podnosi, że sporne rozporządzenie wpisuje się w ramy dyrektywy 2007/46 zarówno pod względem materialnym, jak i czasowym. Ponadto wspomniane rozporządzenie odwołuje się do tej dyrektywy w motywie 1.
- 61 Z materialnego punktu widzenia każde rozstrzygnięcie prawne nakładające ograniczenie użytkowania lądowych pojazdów silnikowych na podstawie kryteriów technicznych określonych w dyrektywie 2007/46 i spornym rozporządzeniu bezpośrednio i bezwzględnie napotka na zakaz ustanowiony w art. 4 tej dyrektywy. Natomiast zakaz podobny, lecz oparty na względach niezwiązanych z wymaganiami technicznymi określonymi w tych dwóch tekstach, jest w tej kwestii obojętny.
- 62 Z czasowego punktu widzenia, jak wynika z pkt 53 zaskarżonego wyroku, Sąd dokonał w pierwszej instancji oceny dopuszczalności skarg właśnie w świetle dyrektywy 2007/46. Z wykładni językowej przepisów tej dyrektywy dokonanej przez Sąd w pkt 59 zaskarżonego wyroku wynika bowiem, że sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych, których rzeczywiste uprawnienia w dziedzinie ochrony środowiska nie są kwestionowane.
- 63 Tak też ayuntamiento de Madrid podkreśla, że generalnie zgadza się z rozumowaniem Sądu, gdy stwierdza on w pkt 81 i 82 zaskarżonego wyroku rzeczywisty charakter ograniczenia uprawnień wynikającego ze spornego rozporządzenia w związku z dyrektywą 2007/46, aby stwierdzić dopuszczalność jego skargi.
- 64 Ponadto zdaniem ayuntamiento de Madrid stanowisko reprezentowane przez Republikę Federalną Niemiec i Węgry jest wewnętrznie sprzeczne. Z jednej strony bowiem owe państwa członkowskie uważają, że sporne rozporządzenie nie dotyczy miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych, ponieważ zachowują one pełną swobodę w zakresie zabrania, utrudniania lub ograniczenia użycia na drogach lądowych pojazdów silnikowych, w szczególności w ramach zwalczania zanieczyszczeń powietrza, na podstawie innych aktów prawnych, takich jak dyrektywa 2008/50, jednakże z drugiej strony te same państwa członkowskie utrzymują, że przepisy zmieniające normę Euro 6 nie dotyczą tych miast bezpośrednio.
- 65 Ponadto, po wskazaniu, że miasta są ważnymi podmiotami prawa Unii, ayuntamiento de Madrid przypomina cel polegający na otwarciu warunków wnoszenia skarg bezpośrednich oraz okoliczność, że ewolucja ograniczonego uwzględniania dopuszczalności w odniesieniu do podmiotów znajdujących się poniżej szczebla państwowego, w szczególności w dziedzinach dotyczących prawa ochrony środowiska, może być postrzegana jako następstwo zasady lojalnej współpracy ustanowionej w art. 4 ust. 3 TUE i wskazanej przez Sąd w pkt 79 zaskarżonego wyroku. Jego zdaniem można zatem przyjąć, że podmioty znajdujące się poniżej szczebla państwowego, takie jak miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych, których działania powodują odpowiedzialność państw, do których miasta te należą, przed Unią Europejską, korzystają z domniemania dopuszczalności, zaś do autora zaskarżonego aktu należy wykazanie, że kwestionowane przepisy nie mają na te podmioty wpływu.

- 66 Wreszcie ville de Paris i ayuntamiento de Madrid podnoszą, że przywołana przez Sąd w pkt 79 zaskarżonego wyroku możliwość wniesienia skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom przeciwko danemu państwu członkowskiemu stanowi skutek wynikający ze spornego rozporządzenia i potwierdza fakt, że rozporządzenie to dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych. W istocie, tytułem przykładu, w przypadku gdyby miasto zakazało ruchu wszystkim pojazdom zgodnym z tym rozporządzeniem, popełni ono naruszenie prawa Unii ze względu na zakaz przewidziany w art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46.
- 67 Komisja utrzymuje, po pierwsze, że Republika Federalna Niemiec wydaje się przyjmować zbyt szeroką interpretację zaskarżonego wyroku. Odwołanie odnosi się bowiem wielokrotnie do „stref, w których ruch jest zabroniony”. Tymczasem z pkt 52 zaskarżonego wyroku wynika, że prawodawstwo Unii w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych nie ma wpływu na środki ograniczające ruch, które dotyczą wszystkich pojazdów.
- 68 Po drugie, Komisja ma wątpliwości co do przedstawionego przez Republikę Federalną Niemiec rozumowania dotyczącego podstawowych swobód gwarantowanych przez traktaty i zasady proporcjonalności. Prawo pierwotne nie stoi bowiem na przeszkodzie temu, aby akty prawa wtórnego mogły dotyczyć podmiotów prawa bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE. W szczególności okoliczność, że gminy muszą przestrzegać zasady proporcjonalności, a priori nie stoi na przeszkodzie temu, by dane akty prawa dotyczyły ich bezpośrednio, jeżeli gminy mogą wykazać zmianę swojej sytuacji prawnej wynikającej z prawodawstwa Unii w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych.

#### *Ocena Trybunału*

- 69 Na wstępie należy przypomnieć, że skarga jednostki regionalnej lub lokalnej nie może być traktowana jak skarga państwa członkowskiego, ponieważ „pojęcie państwa członkowskiego” w rozumieniu art. 263 TFUE obejmuje wyłącznie władze rządowe państw członkowskich. Jednostka regionalna lub lokalna może, w zakresie, w jakim posiada osobowość prawną na podstawie mającego do niej zastosowanie prawa krajowego, wnieść skargę na akt prawa Unii wyłącznie w przypadku, gdy objęta jest jedną z sytuacji przewidzianych w art. 263 akapit czwarty TFUE (zob. podobnie wyroki: z dnia 11 lipca 1984 r., Commune de Differdange i in./Komisja, 222/83, EU:C:1984:266, pkt 9–13; z dnia 2 maja 2006 r., Regione Siciliana/Komisja, C-417/04 P, EU:C:2006:282, pkt 21, 24 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 70 Tak więc – zważywszy, że takie podmioty, podobnie jak każda osoba fizyczna lub prawna, o której mowa w art. 263 akapit czwarty TFUE, podlegają szczególnym warunkom przewidzianym w tym postanowieniu – należy oddalić jako bezzasadną argumentację ayuntamiento de Madrid przedstawioną w pkt 65 niniejszego wyroku, zgodnie z którą podmioty znajdujące się poniżej szczebla państwowego, takie jak miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych, powinny korzystać z domniemania dopuszczalności ich skargi, gdy wnoszą one skargę o stwierdzenie nieważności aktu prawa Unii na podstawie wspomnianego przepisu.
- 71 W niniejszej sprawie w ramach badania zarzutów niedopuszczalności podniesionych przez Komisję przeciwko wniesionym do niego skargom o stwierdzenie nieważności Sąd orzekł w pkt 36–40 zaskarżonego wyroku, że sporne rozporządzenie jest aktem regulacyjnym niewymagającym środków wykonawczych, a następnie orzekł, na podstawie rozumowania zawartego w pkt 41–84 tego wyroku, że rozporządzenie to dotyczy miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE.

- 72 Co się tyczy przesłanki, zgodnie z którą sporny środek musi dotyczyć bezpośrednio danej osoby prawnej, to zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przesłanka ta wymaga, aby spełnione były łącznie dwa kryteria, mianowicie aby środek ten, po pierwsze, wywierał bezpośredni wpływ na sytuację prawną jednostki, a po drugie, nie pozostawiał żadnego zakresu uznania swoim adresatom, którzy są zobowiązani do jego wykonania, które ma charakter czysto automatyczny i wynika z samych uregulowań Unii, bez potrzeby stosowania innych przepisów pośrednich (wyroki: z dnia 27 lutego 2014 r., Stichting Woonlinie i in./Komisja, C-133/12 P, EU:C:2014:105, pkt 55; a także z dnia 6 listopada 2018 r., Scuola Elementare Maria Montessori/Komisja, Komisja/Scuola Elementare Maria Montessori i Komisja/Ferracci, od C-622/16 P do C-624/16 P, EU:C:2018:873, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 73 W szczególności, jak słusznie zauważył Sąd w pkt 50 zaskarżonego wyroku, akt prawa Unii uniemożliwiający osobie prawnej prawa publicznego skorzystanie zgodnie z jej wolą z jej uprawnień własnych, ma bezpośredni wpływ na jej sytuację prawną, a zatem należy uznać, iż akt ten dotyczy jej bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 22 czerwca 2021 r., Wenezuela/Rada (Oddziaływanie państwa trzeciego) (C-872/19 P, EU:C:2021:507), pkt 69).
- 74 W konsekwencji należy zbadać, czy Sąd nie naruszył prawa poprzez orzeczenie, że art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 rzeczywiście uniemożliwia miastom będącym drugą stroną postępowań odwoławczych skorzystanie z przysługujących im uprawnień w zakresie regulowania ruchu pojazdów osobowych zgodnie z ich wolą w celu ograniczenia zanieczyszczenia, a zatem że ze względu na związek między tym przepisem a spornym rozporządzeniem należy uznać, iż rozporządzenie to dotyczy tych miast bezpośrednio.
- 75 Artykuł 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 stanowi, że państwa członkowskie „nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania [ruchu] lub użycia na drogach pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych z powodów związanych z aspektami ich budowy i funkcjonowania objętych niniejszą dyrektywą, jeśli spełniają one jej wymagania”.
- 76 W niniejszej sprawie Sąd uznał w pkt 51–53 zaskarżonego wyroku, że przyjmowane przez organy publiczne umocowane przez państwa członkowskie regulacje dotyczące wszystkich pojazdów lub też kategorii pojazdów określonej w odniesieniu do kryteriów innych niż te będące przedmiotem przepisów dyrektywy 2007/46, dotyczących jej „aktów prawnych” i aktów wydanych na ich podstawie, nie mogą być sprzeczne z art. 4 ust. 3 akapit drugi tej dyrektywy. W szczególności Sąd wyjaśnił, że owe akty prawa Unii nie mogą mieć wpływu na większość regulacji z zakresu „prawa o ruchu drogowym” lub środków ograniczających ruch pojazdów, takich jak akty ustanawiające strefy piesze, „dni bez samochodu” lub wprowadzające ruch przemienny na wypadek szczytowych wartości poziomu zanieczyszczeń. Podobnie Sąd uznał, że organ publiczny umocowany przez państwo członkowskie mógłby aktualnie, bez naruszania art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46, wprowadzić ograniczenia ruchu pojazdów na podstawie kryterium poziomu emisji zanieczyszczeń przez pojazdy należące do kategorii objętych rozporządzeniem nr 715/2007, które w najlepszym wypadku spełniają jedynie normę Euro 5, ponieważ norma ta i poprzednie normy Euro nie są już obowiązujące w ramach stosowania tej dyrektywy, jako że obowiązują normy Euro 6.
- 77 Natomiast, jak wynika istotnie z pkt 54–76 zaskarżonego wyroku, Sąd orzekł, że uwzględnienie odniesienia do „użycia na drogach” w art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 skutkuje uniemożliwieniem organowi władzy publicznej państwa członkowskiego nałożenia ograniczeń



ruchu opartych na poziomie emisji zanieczyszczeń na pojazdy objęte rozporządzeniem nr 715/2007 spełniające wymagania odnośnie do wartości NTE podczas badań RDE, ponieważ są to wartości obowiązujące ze względu na wydanie spornego rozporządzenia i w konsekwencji pojazdy te spełniają wymagania wynikające z tej dyrektywy.

- 78 W pkt 76 zaskarżonego wyroku, do którego odsyłają jego pkt 77, 79 i 80, jako przykład środka ograniczającego ruch, który to środek zdaniem Sądu nie mógłby wobec tego zostać już wprowadzony przez miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych ze względu na wydanie spornego rozporządzenia, Sąd przywołał środek polegający na tym, że na podstawie poziomów emisji zanieczyszczeń przez pojazdy ogranicza ruch tych pojazdów, które w trakcie badań RDE wykazują przekroczenie wartości emisji tlenków azotu określone dla normy Euro 6, ale które podczas tych badań nie wykazują jednak przekroczenia wartości NTE emisji tlenków azotu określonych w tym rozporządzeniu, wyższych niż te pierwsze.
- 79 Jak wynika bowiem z pkt 81 zaskarżonego wyroku, miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych uzasadniły przed Sądem, co nie zostało zakwestionowane w pierwszej instancji lub w ramach niniejszych odwołań, że zgodnie z prawem krajowym posiadają one uprawnienia w zakresie ochrony środowiska i zdrowia, w szczególności w zakresie zwalczania zanieczyszczenia powietrza, w tym uprawnienie do ograniczenia w tym celu ruchu samochodowego.
- 80 Należy zatem zbadać, czy Sąd mógł słusznie interpretować art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 w ten sposób, że ogranicza on wykonywanie wspomnianych uprawnień w sposób przedstawiony w pkt 77 i 78 niniejszego wyroku.
- 81 W tym względzie należy na wstępie wyjaśnić, że o ile ograniczenia uprawnienia przysługującego miastom będącym drugą stroną postępowań odwoławczych do regulowania ruchu mogą wynikać ze swobód i praw podstawowych gwarantowanych w prawie Unii, o tyle okoliczność ta sama w sobie nie uniemożliwia tego, by przepisy prawa wtórnego Unii dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczyły owych miast bezpośrednio.
- 82 Co się tyczy słuszności przyjętej przez Sąd wykładni wyrażenia „użycie na drogach” zawartego w art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględnić nie tylko jego brzmienie, ale także kontekst, w jaki się on wpisuje, oraz cele regulacji, której część stanowi. Geneza przepisu prawa Unii również może dostarczyć informacji istotnych dla jego wykładni (wyrok z dnia 2 września 2021 r., CRCAM, C-337/20, EU:C:2021:671, pkt 31 i przywołane tam orzecznictwo).
- 83 W pierwszej kolejności, co się tyczy brzmienia art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46, należy zauważyć, że o ile ze względu na swoje zwyczajowe znaczenie wyrażenie „użycie na drogach” wydaje się odnosić do ruchu pojazdów na terytorium państwa członkowskiego, o tyle nie chodzi tu o jedyne działanie, którego na mocy tego przepisu nie może obejmować zakaz ze strony państw członkowskich, ponieważ przepis ten wspomina również o innych działaniach, które również nie mogą być zakazane, takich jak „rejestracja”, „sprzedaż” i „dopuszczenie do ruchu” pojazdów.
- 84 Tymczasem, jak podkreśla w istocie Komisja, zakaz sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu pociąga za sobą ogólną przeszkodę w dostępie do rynku w odniesieniu do pojazdów, których dotyczy. Podobnie może być w przypadku zakazu rejestracji. Wszystkie te zakazy odnoszą się zatem do przeszkód w dostępie pojazdów do rynku.

- 85 W drugiej kolejności, co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46, należy przede wszystkim zauważyć, że z samego tytułu tej dyrektywy wynika, iż ma ona na celu ustanowienie ram dla homologacji pojazdów silnikowych, co sugeruje, że obowiązki nałożone na państwa członkowskie na mocy przepisów tej dyrektywy, wśród których znajdują się te wymienione w jej art. 4, dotyczą wprowadzania tych pojazdów do obrotu, a nie ich późniejszego użycia.
- 86 Następnie, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 52 opinii, należy stwierdzić, że brzmienie akapitów pierwszego i drugiego w art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 jest komplementarne. Te dwa akapity dotyczą bowiem, odpowiednio, pozytywnego obowiązku pozwalającego państwom członkowskim na rejestrację oraz na zezwolenie na sprzedaż i dopuszczenie do ruchu w szczególności pojazdów zgodnych z wymogami tej dyrektywy i negatywnego obowiązku uniemożliwiającego państwom członkowskim zakazanie, ograniczanie lub utrudnianie rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do ruchu lub użycia na drogach tych pojazdów. Tymczasem wykładnia dokonana przez Sąd skutkowałaby znacznym rozszerzeniem zakresu tego akapitu drugiego, który byłby zatem znacznie szerszy od zakresu akapitu pierwszego, co wydaje się trudne do uzasadnienia.
- 87 Wreszcie o ile, jak wynika z art. 4 dyrektywy 2007/46, obowiązki przewidziane w tym artykule odnoszą się szczególnie do producentów pojazdów silnikowych i do krajowych organów właściwych w zakresie homologacji, o tyle bezsporne jest, że miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych nie dysponują uprawnieniami w zakresie homologacji tych pojazdów.
- 88 W trzeciej kolejności, co się tyczy celu dyrektywy 2007/46, to jak wynika z jej art. 1 w związku z jej motywami 2, 3 i 14, ustanowiła ona jednolitą procedurę homologacji nowych pojazdów, opartą na zasadzie całkowitej harmonizacji w zakresie dotyczącym ich właściwości technicznych oraz szczególnych wymagań technicznych dotyczących konstrukcji i funkcjonowania pojazdów określonych w dyrektywach szczegółowych wskazanych w załączniku IV do owej dyrektywy. Z przepisów tych wynika, że owe zharmonizowane ramy mają na celu ustanowienie i zapewnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego poprzez całkowitą harmonizację wymagań technicznych, dotyczących w szczególności konstrukcji pojazdów (wyrok z dnia 20 marca 2014 r., Komisja/Polska, C-639/11, EU:C:2014:173, pkt 34, 35).
- 89 Rozważania przedstawione w pkt 83–88 niniejszego wyroku przemawiają przeciwko wykładni art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 takiej jak przyjęta przez Sąd, prowadzącej do przypisania szerokiego zakresu pojedynczemu wyrażeniu w tej dyrektywie na poparcie wniosku, zgodnie z którym przepis ten uniemożliwia pewne ograniczenia lokalne w dziedzinie ruchu, mające na celu w szczególności ochronę środowiska naturalnego.
- 90 Przyjęta przez Sąd wykładnia art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 nie znajduje również potwierdzenia w genezie tego przepisu. W istocie podczas gdy projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 lipca 2003 r. w sprawie homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i odrębnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów [COM(2003) 418 wersja ostateczna] nie zawierał odniesienia do „użycia na drogach”, wprowadzonego dopiero w zmienionym projekcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 października 2004 r. w sprawie homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i odrębnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów (wersja przekształcona) [COM(2004) 738 wersja ostateczna].

- 91 Po pierwsze, zgodnie z pkt 5 tego zmienionego wniosku wspomniane odniesienie należy rozumieć jako „odniesienie do swobodnego przepływu”. Po drugie, jak wynika z samego tytułu tego pkt 5, zmiany wprowadzone w ten sposób w zmienionym wniosku miały na celu wyłącznie wyjaśnienie obowiązków państw członkowskich dotyczących swobodnego przepływu homologowanych pojazdów, części i odrębnych zespołów technicznych, nie zaś rozszerzenie zakresu tych obowiązków.
- 92 W związku z tym należy stwierdzić, że dodanie odniesienia do „użycia na drogach” miało na celu nie rozszerzenie zakresu stosowania przepisów dotyczących homologacji pojazdów, lecz jedynie uniknięcie obchodzenia przez państwa członkowskie zakazu sprzeciwienia się dostępowi do rynku w odniesieniu do pojazdów, które wchodzą w zakres stosowania dyrektywy 2007/46 i są zgodne z wymaganiami tej dyrektywy, dotyczących jej aktów prawnych i aktów od nich pochodnych, przy rejestracji, wprowadzaniu do obrotu lub dopuszczaniu do ruchu tych pojazdów.
- 93 Tak więc wyrażenie „użycie na drogach” zawarte w art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 Sąd zinterpretował w sposób izolowany, który nie jest zgodny ani z kontekstem, w jaki przepis ten się wpisuje, ani z celami uregulowania, którego część stanowi, ani z genezą wspomnianego przepisu.
- 94 W tych okolicznościach, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 72 opinii, Sąd naruszył prawo, gdy stwierdził w pkt 84 zaskarżonego wyroku, że z uwagi z jednej strony na okoliczność, iż art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 ogranicza wykonywanie uprawnień, którymi dysponują w dziedzinie ochrony jakości powietrza miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych, oraz sposób, w jaki z nich korzystają, a z drugiej strony na związek spornego rozporządzenia z tym przepisem, rozporządzenie to ma na te miasta bezpośredni wpływ i że w konsekwencji dotyczy ich bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE.
- 95 Ponadto żaden inny argument podniesiony przez miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych ani stwierdzenie sformułowane przez Sąd w zaskarżonym wyroku nie pozwala potwierdzić jego wniosku, zgodnie z którym sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych.
- 96 W szczególności, po pierwsze, w zakresie, w jakim miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych przywołują ewentualność – w razie wprowadzenia przez nie przepisów sprzecznych ze spornym rozporządzeniem w związku z art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 – wniesienia przeciwko jednemu z państw członkowskich, do których miasta te należą, skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, oraz wyjaśniają, że ewentualność ta stanowi skutek bezpośrednio wynikający z tego rozporządzenia, co oznacza, że należy uznać, iż rozporządzenie to dotyczy ich bezpośrednio w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE, argumentacja ich nie może zostać uwzględniona.
- 97 Argumentacja ta, podobnie jak ocena zawarta w pkt 79 zaskarżonego wyroku, w której Sąd uznał istnienie takiej ewentualności, opiera się bowiem na założeniu, że wprowadzenie przez miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych przepisów ograniczających ruch lokalny niektórych pojazdów w celu ochrony środowiska mogłoby naruszyć zakaz przewidziany w art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 w związku ze spornym rozporządzeniem. Tymczasem, jak wynika z rozważań przedstawionych w pkt 80–93 niniejszego wyroku, założenie to jest błędne.

- 98 To samo dotyczy rozważań przedstawionych przez Sąd w pkt 77 i 78 zaskarżonego wyroku, zgodnie z którymi, w istocie, sądy krajowe państw członkowskich musiałyby stwierdzić nieważność ze względu na niezgodność ze spornym rozporządzeniem w związku z art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 wprowadzonego przez miasto aktu ograniczającego użycie na drogach pojazdów ze względów związanych z ich poziomem emisji, nawet jeśli pojazdy te spełniają wymagania przewidziane w spornym rozporządzeniu. Rozważania te opierają się bowiem również na błędnym założeniu wskazanym w poprzednim punkcie, w związku z czym one również nie mogą wykazać, że rozporządzenie to dotyczy bezpośrednio miast będących drugą stroną postępowań odwoławczych.
- 99 Po drugie, co się tyczy argumentacji podnoszonej przez ville de Bruxelles, przedstawionej w pkt 54 niniejszego wyroku, wystarczy stwierdzić, że wbrew temu, co zdaje się twierdzić Sąd w pkt 83 zaskarżonego wyroku, okoliczność, iż Komisja wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko Królestwu Belgii, Królestwu Hiszpanii lub Republice Francuskiej ze względu na potencjalnie niewystarczającą jakość powietrza na ich, odpowiednio, terytoriach w świetle wymogów dyrektywy 2008/50, w tym również w odniesieniu do poziomu tlenków azotu, nie może być uznana za skutek wynikający bezpośrednio ze spornego rozporządzenia. Zważywszy bowiem, że – jak wynika z pkt 94 niniejszego wyroku – rozporządzenie to nie stoi na przeszkodzie temu, by miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych korzystały z przysługujących im uprawnień w zakresie regulowania ruchu zgodnie ze swoją wolą, w szczególności w celu ochrony środowiska, nie można uznać, że rozporządzenie to wywiera bezpośredni wpływ na ewentualność, że państwa członkowskie, do których należą te miasta, zostaną pozwane przed Trybunał, a nawet przezeń skazane w postępowaniu w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego z powodu nieprzestrzegania ich zobowiązań w dziedzinie środowiska.
- 100 Po trzecie, wskazane przez Sąd w pkt 82 zaskarżonego wyroku przykłady środków ograniczających ruch wydanych już przez miasta będące drugą stroną postępowań odwoławczych, takie jak środek wprowadzony przez ville de Paris w celu ograniczenia na jego terytorium ruchu pojazdów niespełniających określonej normy Euro, również nie podważają rozważań zawartych w pkt 94 niniejszego wyroku, ponieważ kwestia, czy owe miasta rzeczywiście wprowadziły uregulowania uznane przez Sąd za objęte zakresem zakazu przewidzianego w art. 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46 ze względu na wydanie spornego rozporządzenia w żaden sposób nie zmienia błędnego charakteru wykładni tego przepisu przyjętej przez Sąd na potrzeby oceny dopuszczalności skarg wniesionych do niego na podstawie art. 263 akapit czwarty TFUE.
- 101 Jak z tego wynika, należy uwzględnić zarzut pierwszy w sprawie C-177/19 P oraz drugą część zarzutu pierwszego w sprawie C-178/19 P.
- 102 Z samego brzmienia art. 263 akapit czwarty TFUE wynika, że dopuszczalność skargi o stwierdzenie nieważności wniesionej na podstawie tego przepisu przez osobę fizyczną lub prawną, która nie jest adresatem zaskarżonego aktu, jest uzależniona od przesłanki, by wspomniany akt dotyczył owej osoby bezpośrednio.
- 103 W tych okolicznościach należy uchylić zaskarżony wyrok w zakresie, w jakim Sąd oddalił zarzuty niedopuszczalności podniesione przez Komisję i stwierdził, że skargi w pierwszej instancji są dopuszczalne.

### **W przedmiocie skarg w pierwszej instancji**

- 104 Zgodnie z art. 61 akapit pierwszy zdanie drugie statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w przypadku uchylenia orzeczenia Sądu Trybunał może wydać orzeczenie ostateczne w sprawie, jeśli stan postępowania na to pozwala. W niniejszym przypadku Trybunał uważa, że stan postępowania pozwala na wydanie orzeczenia i że w szczególności należy wydać ostateczne orzeczenie w przedmiocie dopuszczalności skarg o stwierdzenie nieważności.
- 105 Co się tyczy zarzutów niedopuszczalności podniesionych przez Komisję, należy stwierdzić, że ze względów przedstawionych w pkt 82–101 niniejszego wyroku nie można uznać, wbrew twierdzeniom miast skarżących w pierwszej instancji, iż sporne rozporządzenie dotyczy ich bezpośrednio.
- 106 Przy uwzględnieniu, że jak wynika z pkt 102 niniejszego wyroku, dopuszczalność skargi o stwierdzenie nieważności wniesionej na podstawie tego przepisu przez osobę fizyczną lub prawną niebędącą adresatem zaskarżonego aktu jest uzależniona od przesłanki, by wspomniany akt dotyczył owej osoby bezpośrednio, należy uwzględnić zarzuty niedopuszczalności podniesione przez Komisję.
- 107 W związku z tym skargi o stwierdzenie nieważności wniesione, odpowiednio, przez ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid należy odrzucić jako niedopuszczalne.

### **W przedmiocie kosztów**

- 108 Zgodnie z art. 184 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem jeżeli odwołanie jest zasadne i Trybunał wydaje orzeczenie kończące postępowanie w sprawie, rozstrzyga on również o kosztach.
- 109 Zgodnie z art. 138 § 1 tego samego regulaminu postępowania, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie art. 184 § 1 tego regulaminu, kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 110 Ponadto art. 184 § 3 tego regulaminu stanowi, że jeżeli odwołanie wniesione przez państwo członkowskie, które nie wstąpiło w charakterze interwenienta do sprawy przed Sądem, jest zasadne, Trybunał może zdecydować, że koszty zostaną podzielone między strony lub że strona wnosząca odwołanie, która wygrała sprawę, zwróci stronie przegrywającej koszty, jakie ta poniosła w związku z wniesieniem odwołania. W niniejszym przypadku należy orzec, że każda ze stron pokryje własne koszty związane z odwołaniem.
- 111 Następnie, ze względu na uchylenie zaskarżonego wyroku i na niedopuszczalność skarg w pierwszej instancji, należy zgodnie z żądaniem Komisji obciążyć ville de Bruxelles, ville de Paris i ayuntamiento de Madrid ich własnymi kosztami związanymi z postępowaniem w pierwszej instancji, a także z postępowaniami odwoławczymi, oraz kosztami poniesionymi przez Komisję w postępowaniu w pierwszej instancji.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Wyrok Sądu Unii Europejskiej z dnia 13 grudnia 2018 r., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid/Komisja (T-339/16, T-352/16 i T-391/16, EU:T:2018:927) zostaje uchylony.**
- 2) **Skargi o stwierdzenie nieważności w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16, wniesione, odpowiednio, przez ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid, zostają odrzucone jako niedopuszczalne.**
- 3) **Każda ze stron pokrywa własne koszty związane z postępowaniami odwoławczymi.**
- 4) **Ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid pokrywają własne koszty związane z postępowaniem w pierwszej instancji, a także z postępowaniami odwoławczymi, oraz koszty poniesione przez Komisję w postępowaniu w pierwszej instancji.**

Podpisy