



Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (devītā palāta paplašinātā sastāvā)

2018. gada 13. decembrī*

Vide – Regula (ES) 2016/646 – Piesārņojošās emisijas no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) – Slāpekļa oksīdu emisiju nepārsniedzamo vērtību (NTE) noteikšana, testējot reālos braukšanas apstākļos (RDE) – Prasība atcelt tiesību aktu – Pašvaldības vides aizsardzības iestādes pilnvaras ierobežot atsevišķu transportlīdzekļu dalību satiksmē – Tiešs skārums – Pieņemamība – Komisijas kompetences neesamība – Tiesību normu ar augstāku juridisko spēku ievērošana – Atcelšanas iedarbības pielāgošana laikā – Ārpuslīgumiskā atbildība – Kaitējuma, kas esot nodarīts tēlam un reputācijai, atlīdzināšana

Apvienotajās lietās T-339/16, T-352/16 un T-391/16

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

prasītāja lietā T-339/16,

Ville de Bruxelles (Beļģija), ko pārstāv *M. Uyttendaele* un *S. Kaisergruber, avocats*,

prasītāja lietā T-352/16,

Ayuntamiento de Madrid (Spānija), ko pārstāv *F. Zunzunegui Pastor*, advokāts,

prasītāja lietā T-391/16,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *A. C. Becker*, *E. Sanfrutos Cano* un *J. F. Brakeland*, pārstāvji,

atbildētāja,

pirmkārt, par prasībām, kuras pamatotas ar LESD 263. pantu un kurās ir lūgts atcelt Komisijas Regulu (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.), un, otrkārt, par prasību, kura pamatota ar LESD 268. pantu un kurā ir lūgts atlīdzināt kaitējumu, kas šīs regulas pieņemšanas rezultātā esot nodarīts Parīzes pilsētai,

VISPĀRĒJĀ TIESA (devītā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs S. Žervazoni [*S. Gervasoni*], tiesneši L. Madise [*L. Madise*] (referents), R. da Silva Pasoss [*R. Da Silva Passos*], K. Kovalika Baņčika [*K. Kowalik-Bańczyk*] un K. Makioki [*C. Mac Eochaidh*],

sekretāre: M. Maresko [*M. Marescaux*], administratore,

* Tiesvedības valodas – spāņu un franču.

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2018. gada 17. maija tiesas sēdi,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Ar Komisijas Regulu (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”), ir papildinātas prasības attiecībā uz testiem reālos braukšanas apstākļos (*RDE*), lai mērītu piesārņojošu vielu emisijas no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem procedūrās pirms atļaujas piešķiršanas laist tirgū jaunus transportlīdzekļus. Šo testu mērķis ir labāk atspoguļot piesārņojošo emisiju līmeni reālos braukšanas apstākļos nekā laboratorijas testos. Konkrētāk, apstrīdētajā regulā attiecībā uz slāpekļa oksīdu emisijām Komisija ir noteikusi nepārsniedzamās (*NTE*) vērtības, veicot *RDE* testus, kuras izriet no atbilstības koeficientiem *CFpollutant*, kas piemērojami maksimālajām pieļaujamajām piesārņojošu vielu emisijām, kuras attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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.). Prasītājas, proti, Parīzes pilsēta [*Ville de Paris*], Briseles pilsēta [*Ville de Bruxelles*] un Madrides pilsēta [*Ayuntamiento de Madrid*], lūdz atcelt apstrīdēto regulu, jo tās uzskata, ka Eiropas Komisija nevarēja pieņemt norādītās slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kas pārsniedz maksimālās pieļaujamās šo vielu emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu. Komisija apstrīd prasītāju prasību atcelt tiesību aktu pieņemamību un būtību. Turklāt Parīzes pilsēta lūdz atlīdzinājumu simboliska 1 EUR apmērā par kaitējumu, kurš tai esot nodarīts apstrīdētās regulas dēļ, kas ir prasība, kuru Komisija arī uzskata par nepieņemamu un nepamatotu.

Tiesvedības priekšvēsture

- 2 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 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 izriet no dažādu tiesību aktu konsolidācijas, ir paredzēts, ka tehniskas prasības, ko piemēro sistēmām, sastāvdaļām, atsevišķām tehniskām vienībām un transportlīdzekļiem, būtu jāsaskaņo un jākonkrētizē “reglamentējošos aktos”, kuriem galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, veselības aizsardzība, vides aizsardzība, energoefektivitāte un aizsardzība pret nelikumīgu lietojumu. Ar tās tiesību normām ir organizēta Kopienas tipa apstiprināšanas sistēma attiecībā uz visu kategoriju transportlīdzekļiem. Šajā ziņā, kā tas izriet no šīs direktīvas 3. panta, kad dalībvalsts piešķir “EK tipa apstiprinājumu” kādam transportlīdzekļa tipam, tā apliecina, ka tas atbilst attiecīgiem šajā direktīvā paredzētiem administratīviem noteikumiem un tehniskām prasībām un tās pielikumā uzskaitītiem “reglamentējošiem aktiem”. Šie “reglamentējošie akti” šīs pašas direktīvas izpratnē konkrēti var būt citas atsevišķas direktīvas vai regulas, un katrs no šiem “reglamentējošajiem aktiem” attiecas uz īpašu aspektu.
- 3 Kā izriet no attiecīgās direktīvas IV pielikuma, transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājums nozīmē tā atbilstību desmitiem “reglamentējošu aktu”, kuri attiecas, piemēram, uz ugunsgrēka draudu novēršanu, stūres iekārtām, bremžu iekārtām vai, ciktāl tas attiecas uz izskatāmajām lietām, uz piesārņojošu vielu emisijām. “Reglamentējošs akts”, kas paredzēts attiecībā uz šo pēdējo minēto aspektu saistībā ar vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem, ir Regula Nr. 715/2007.

- 4 Saskaņā ar Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otro daļu dalībvalsts “neaizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus [...] ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām”.
- 5 Regulas Nr. 715/2007 apsvērumi ļauj saprast tās kontekstu. Proti, šīs regulas 2. apsvērumā, kurā ir minēta Padomes Direktīva 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu (OV 1970, L 42, 1. lpp.), kas ir aizstāta ar Direktīvu 2007/46, ir atgādināts, ka šī regula ir viens no “reglamentējošiem aktiem”, kuri ir piemērojami atbilstoši tipa apstiprinājuma procedūrai, kas paredzēta šajā pēdējā minētajā direktīvā. Turklāt saskaņā ar šīs pašas regulas 4. apsvērumu tā ir saistīta ar programmas “Tīru gaisu Eiropā” īstenošanu, kuru Komisija ir uzsākusi 2001. gadā un kuras “tematiskā stratēģija” paredz to, ka vēl vairāk jāsamazina transporta nozares (gaisa, ūdens un sauszemes satiksmes), māsasaimniecību un enerģētikas, lauksaimniecības un rūpniecības nozaru radītās emisijas, lai sasniegtu Savienības gaisa kvalitātes mērķus, un ka šajā ziņā “Euro 5” un “Euro 6” standarti ir vieni no ierosinātajiem pasākumiem, lai samazinātu cieta daļiņu un ozona prekursoru emisijas, piemēram, slāpekļa oksīdu un oglekļa dioksīda emisijas. Visbeidzot attiecīgās regulas 5. un 6. apsvērumā ir precizēts, ka jo īpaši ir nozīmīgi jāsamazina slāpekļa oksīdu emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem, sasniedzot ambiciozas robežvērtības “Euro 6” fāzē, neatsakoties no dīzeļmotoru priekšrocībām patērētājam, kā arī oglekļa dioksīda un oglekļa monoksīda emisiju ziņā, tomēr ir jānosaka starpposms slāpekļa oksīdu emisiju samazināšanai (“Euro 5” fāze), lai transportlīdzekļu ražotājiem ļautu nodrošināt ilgtermiņa plānošanas drošību.
- 6 Regulas Nr. 715/2007 10. pantā “Tipa apstiprinājums” attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem pasažieru pārvadāšanai konkrēti ir paredzēts, ka “Euro 5” standarta robežvērtības attiecībā uz tipa apstiprinājumu tiks piemērotas, sākot no 2009. gada 1. septembra, ka no 2011. gada 1. janvāra jauni transportlīdzekļi, kuri neatbilst šim standartam, vairs nevarēs tikt reģistrēti, pārdoti vai nodoti ekspluatācijā, ka “Euro 6” standarta robežvērtības attiecībā uz tipa apstiprinājumu tiks piemērotas, sākot no 2014. gada 1. septembra, un ka no 2015. gada 1. septembra jauni transportlīdzekļi, kuri neatbilst šim standartam, vairs nevarēs tikt reģistrēti, pārdoti vai nodoti ekspluatācijā. Regulas Nr. 715/2007 I pielikuma 1. un 2. tabulā, piemēram, maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas attiecībā uz dīzeļdzinēja vieglo transportlīdzekli vai transportlīdzekli pasažieru pārvadāšanai ir noteiktas 180 mg/km attiecībā uz “Euro 5” standartu un 80 mg/km attiecībā uz “Euro 6” standartu.
- 7 Regulas Nr. 715/2007 4. panta “Ražotāju pienākumi” 1. punktā transportlīdzekļu ražotājiem ir noteikts pienākums apstiprināt visus savus jaunus transportlīdzekļus, kurus ir paredzēts reģistrēt, pārdot un nodot ekspluatācijā Savienībā, atbilstoši šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, it īpaši ievērojot šīs regulas I pielikumā noteiktās maksimālās pieļaujamās emisijas. Šā paša panta 2. punkta otrajā daļā ir precizēts, ka transportlīdzekļu ražotājiem ir jānodrošina izpūtēja un iztvaikošanas emisiju efektīva ierobežošana visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus. Šajā ziņā tajā ir precizēts, ka ekspluatācijas atbilstības pakāpe jāpārbauda laikposmam līdz 5 gadiem vai 100 000 km. Šā paša punkta trešajā daļā ir norādīts, ka “ekspluatācijas atbilstību jo īpaši pārbauda attiecībā uz izpūtēja emisijām, salīdzinot ar [minētajā pielikumā] noteiktajām maksimālajām pieļaujamajām emisijām”, un ka, “lai uzlabotu iztvaikošanas emisiju un zemā vides temperatūrā radušos emisiju kontroli, Komisija pārskata testa procedūras”. Šā paša panta 4. punktā konkrēti ir paredzēts, ka īpašās procedūras un prasības saistībā ar iepriekš minēto tiesību normu īstenošanu izveido saskaņā ar šīs regulas 15. panta 2. punktā minēto procedūru, kura tagad atbilst “pārbaudes” komitoloģijas procedūrai, kas aprakstīta 5. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV 2011, L 55, 13. lpp.), saskaņā ar šīs pēdējās minētās regulas 13. pantu.

- 8 Regulas Nr. 715/2007 5. panta “Prasības un testi” 1. punktā vispirms ir noteikts, ka “ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai [...] transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem”. Pēc tam šā panta 2. punktā ir paredzēts, ka, izņemot īpašas situācijas, aizliedz tādu pārveidošanas ierīču lietošanu, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti. Visbeidzot 3. punktā ir norādīts:

“Šajā punktā paredzētās īpašās procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam, kā arī prasības saistībā ar 2. punkta īstenošanu, kuras ir paredzētas, lai grozītu šīs regulas nebūtiskus elementus, to papildinot, tiek pieņemtas saskaņā ar [...] procedūru, kas minēta 15. panta 3. punktā. Tas ietver prasību noteikšanu attiecībā uz:

- a) izpūtēja emisijām, ietverot pārbaudes ciklus, emisijām zemā vides temperatūrā, emisijām tukšgaitā, izplūdes gāzu dūmainību un pēcapstrādes sistēmu pareizu darbību un atjaunošanos;

[..]

- c) OBD sistēmām un piesārņojuma kontroles ierīču sniegumu lietošanas laikā;

- d) piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžību, piesārņojuma kontroles ierīču nomaiņu, ekspluatācijas atbilstību, ražošanas atbilstību un braukšanas kārtību;

[..].”

- 9 Minētā procedūra, kas norādīta Regulas Nr. 715/2007 15. panta 3. punktā, atbilst “regulatīvās kontroles” komitoloģijas procedūrai, kas paredzēta Padomes Lēmuma 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību (OV 1999, L 184, 23. lpp.), 5.a pantā, kura ietekme tiek saglabāta aktos, kuros uz to ir atsauce, atbilstoši Regulas Nr. 182/2011 12. pantam.

- 10 Savukārt Regulas Nr. 715/2007 14. panta 3. punktā ir noteikts:

“Komisija pārskata 5. panta 3. punktā minētās procedūras, pārbaudes un prasības, kā arī pārbaudes ciklus, ko izmanto, lai mērītu emisijas. Ja pārskatīšanas gaitā atklājas, ka tie vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktisko emisiju daudzumu, tos pielāgo tā, lai tie atspoguļotu faktisko emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem. Nepieciešamie pasākumi, kas paredzēti, lai grozītu šīs regulas nebūtiskos elementus, papildinot to, tiek pieņemti atbilstīgi regulatīvās kontroles procedūrai, kas minēta 15. panta 3. punktā.”

- 11 Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno Regulu Nr. 715/2007 (OV 2008, L 199, 1. lpp.), it īpaši tika pieņemta šīs pēdējās minētās regulas 4. un 5. panta piemērošanas nolūkā. Regulas Nr. 692/2008 2. apsvērumā ir atgādināts, ka jaunajiem transportlīdzekļiem ir jāatbilst jaunajām emisijas robežvērtībām un ka šīs tehniskās prasības stājas spēkā divos posmos: “Euro 5” – no 2009. gada 1. septembra un “Euro 6” – no 2014. gada 1. septembra, un ka tādējādi šīs regulas mērķis ir noteikt prasības, kas vajadzīgas “Euro 5” un “Euro 6” specifikāciju transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam. Šīs pašas regulas 9. apsvērumā ir izklāstīts, ka noteiktie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos, kura minēta Direktīvas 2007/46 40. pantā.

- 12 Regulas Nr. 692/2008 3. panta 1. punktā ir paredzēts, ka EK tipa apstiprinājums it īpaši attiecībā uz piesārņojošu vielu emisijām tiek piešķirts tad, ja ražotājs pierāda, ka attiecīgie transportlīdzekļi atbilst šīs regulas III–VIII, X–XII, XIV, XVI un XX pielikumā noteiktajām testa procedūrām. Šīs pašas regulas 3. panta 2. punktā būtībā ir precizēts, ka atkarībā no to iezīmēm uz transportlīdzekļiem attiecas dažādi testi, kuri ir uzskaitīti I pielikuma 1.2.4. attēlā un kuri ir aprakstīti dažādos pielikumos. Piemēram, uz 1. tipa testu attiecas III pielikums “Vidējo izplūdes gāzu emisiju pārbaude apkārtējās vides apstākļos”

un uz 4. tipa testu attiecas VI pielikums “Iztvaikošanas emisiju noteikšana”. Šīs regulas 3. panta 5. punktā ir atgādināts, ka “ražotājam jāveic tehniski pasākumi, lai saskaņā ar šo regulu nodrošinātu izplūdes un iztvaikošanas emisiju efektīvu ierobežošanu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus”.

- 13 Pēc dažādiem pētījumiem, kā arī pamanāmiem notikumiem, kuri ir parādījuši, ka veiktie 1. tipa testi neatspoguļoja piesārņojošo emisiju patieso līmeni reālos apstākļos, braucot pa ceļiem, Komisija grozīja Regulu Nr. 692/2008, to papildinādama, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu, proti, atbilstoši “regulatīvās kontroles” komitoloģijas procedūrai, kas paredzēta Lēmuma 1999/468 5.a pantā, kā minēts šā sprieduma 9. punktā. Šajā nolūkā tā pieņēma apstrīdēto regulu. Šīs regulas 3.–10. apsvērumā it īpaši ir norādīts:

“Komisija šajā saistībā ir veikusi [Regulā Nr. 692/2008] paredzēto procedūru, testu un prasību detalizētu analīzi, pamatojoties uz sevis veikto izpēti un ārējo informāciju, un ir konstatējusi, ka faktiskais emisiju daudzums, kas rodas, braucot pa ceļiem ar “Euro 5/6” transportlīdzekļiem, ievērojami pārsniedz emisiju daudzumu, kas izmērīts regulatīvajā Eiropas Jaunajā braukšanas ciklā (*NEDC*), ko piemēro 1. tipa testiem], jo īpaši attiecībā uz dīzeļdzinēja transportlīdzekļu [slāpekļa oksīdu] emisijām.

[..]

“Pārveidošanas ierīces”, kā tās definētas [Regulas Nr. 715/2007] 3. panta 10) punktā un kuras samazina emisijas kontroles pakāpi, ir aizliegtas. Jaunākie notikumi ir izcēlušī nepieciešamību pastiprināt noteikumu piemērošanu šajā saistībā. [..]

[..]

Komisija 2011. gada janvārī izveidoja darba grupu, kurā iesaistījās visas ieinteresētās personas, lai izstrādātu tādu testēšanas procedūru emisijām reālos braukšanas apstākļos (*RDE*), ar kuru precīzāk atspoguļo uz ceļa izmērītās emisijas. Šai saistībā un pēc detalizētām tehniskām diskusijām ir izmantotas [Regulā Nr. 715/2007] ieteiktās iespējas, t. i., pārnēsājamas emisijas mērīšanas sistēmas (*PEMS*) un nepārsniedzamas (*NTE*) robežvērtības.

[..]

RDE testa procedūras tika ieviestas ar [Komisijas Regulu (ES) 2016/427 (2016. gada 10. marts), ar ko groza Regulu [..] Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV 2016, L 82, 1. lpp.)]. Tagad ir jānosaka kvantitatīvās *RDE* prasības, lai ierobežotu atgāzu emisijas normālos izmantošanas apstākļos atbilstīgi maksimāli pieļaujamām emisijām, kas noteiktas [Regulā Nr. 715/2007]. Šai saistībā būtu jāņem vērā mērījumu procedūru statistiskās un tehniskās nenoteiktības.

Lai ražotāji varētu pakāpeniski pielāgoties *RDE* prasībām, galīgās kvantitatīvās *RDE* prasības būtu jāievieš divos secīgos pasākumos. Pirmajā pasākumā, kurš būtu jāsāk piemērot, kad ir pagājuši četri gadi no “Euro 6” standartu obligātās piemērošanas, būtu jāpiemēro atbilstības koeficients 2,1. Otrais pasākums būtu jāpiemēro vienu gadu un četrus mēnešus pēc pirmā pasākuma, un tajā būtu jāpieprasa nodrošināt pilnīgu atbilstību maksimāli pieļaujamām [slāpekļa oksīdu] emisijām, kas ir 80 mg/km un kas noteiktas Regulā [..] Nr. 715/2007, paredzot arī pielāgēto robežu attiecībā uz mērījumu nenoteiktību saistībā ar pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu (*PEMS*) izmantošanu.”

- 14 Kā izriet no apstrīdētās regulas 3.–10. apsvēruma, testa procedūras ieviešana, lai pārbaudītu emisijas no transportlīdzekļiem reālos braukšanas apstākļos, iepriekš tika veikta ar Regulu 2016/427. Šajā ziņā Regula Nr. 692/2008 tika papildināta ar III A pielikumu “Emisiju reālos braukšanas apstākļos verifikācija”, kurā ir aprakstīts papildu testa, tā sauktā 1A tipa testa jeb *RDE* testa, process izplūdes

emisiju mērīšanai reālos braukšanas apstākļos, izmantojot pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu (PEMS). Regulā 2016/427, proti, šī pielikuma 2.1. punktā, ir izteikts princips, kas ļauj uzskatīt, ka *RDE* testa rezultāts atbilst Regulas Nr. 715/2007 normām tad, ja šī testa laikā konstatētās emisijas nepārsniedz *NTE* vērtības visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā, kuras aprēķinātas šādi: “ $NTE_{pollutant} = CF_{pollutant} \times Euro\ 6$, kur *Euro 6* ir emisiju robežvērtība[, kas ir atbilstoša, ņemot vērā transportlīdzekļa veidu, kas noteikts Regulā Nr. 715/2007 (minētās regulas I pielikuma 2. tabulā, kā izklāstīts šā sprieduma 6. punktā), un kur] $CF_{pollutant}$ ir [piemērotais] atbilstības koeficients attiecīgajam piesārņotājam”. Regulas 2016/427 normās ir paredzēts, ka, tā kā atbilstības koeficientu vērtības nebija noteiktas, *RDE* testi tiktu veikti attiecībā uz jauniem tipa apstiprinājumiem, tomēr vienīgi uzraudzības nolūkā (Regulas Nr. 692/2008 3. panta 10. punkts, kāds izriet no Regulas 2016/427).

- 15 Apstrīdētās regulas pieņemšana – šajā kontekstā un attiecībā uz tās aspektiem saistībā ar prasītāju izvirzītajiem iebildumiem – galvenokārt ietvēra, pirmkārt, tā laikposma beigu noteikšanu, kura laikā *RDE* testi būtu jāizmanto tikai uzraudzības nolūkā, nosakot *NTE* vērtību piemērošanas datumus saistībā ar šiem testiem, lai piešķirtu vai atteiktos piešķirt tipa apstiprinājumu jauniem transportlīdzekļiem, pēc tam atļautu vai aizliegtu tos reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā (piemēram, no 2017. gada 1. septembra tipa apstiprinājumu vieglajiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem pasažieru pārvadāšanai var piešķirt tikai tad, ja *RDE* tests ir veiksmīgs, un no 2019. gada 1. septembra jaunus šo kategoriju transportlīdzekļus vairs nevar reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā, ja to tips nav veiksmīgi izturējis šādu testu), un, otrkārt, atbilstības koeficienta $CF_{pollutant}$ noteikšanu attiecībā uz slāpekļa oksīdiem (nevis attiecībā uz citiem piesārņotājiem šajā stadijā). Šajā ziņā ir noteikta tā vērtība 2,1 atbilstoši iespējai, kas ir pieejama ražotājiem pārejas periodā, kura ilgums ir divi gadi un četri mēneši no datuma, kad atbilstība šiem testiem ir vajadzīga tipa apstiprinājumam, un pārejas periodā, kura ilgums ir viens gads un četri mēneši no datuma, kad atbilstība šiem pašiem testiem ir nepieciešama jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanai, pārdošanai vai nodošanai ekspluatācijā. Normālā jeb tā sauktā “galīgā” atbilstības koeficienta $CF_{pollutant}$ vērtība attiecībā uz slāpekļa oksīdiem ir noteikta 1,5.
- 16 Tādējādi, piemēram, attiecībā uz dīzeļdzinēja vieglo transportlīdzekli vai transportlīdzekli pasažieru pārvadāšanai slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtība, ko nedrīkst pārsniegt *RDE* testu laikā, lai varētu saņemt tipa apstiprinājumu, no 2017. gada 1. septembra līdz 2019. gada 31. decembrim ir 168 mg/km, pēc tam no 2020. gada 1. janvāra tā ir 120 mg/km attiecībā pret maksimālajām pieļaujamajām emisijām, kuras “Euro 6” standartā ir noteiktas 80 mg/km, kā tas izriet no Regulas Nr. 692/2008, kas grozīta ar apstrīdēto regulu, 3. panta 10. punkta trešās daļas kopsakarā ar III A pielikuma 2.1., 2.1.1. un 2.1.2. punktu. Tieši šīs ir apstrīdētās regulas tiesību normas, kurās attiecībā uz slāpekļa oksīdu emisijām ir noteiktas atbilstības koeficientu $CF_{pollutant}$ vērtības un *NTE* vērtības, kas no tiem izriet, un kuras prasītājas apstrīd.
- 17 Saistībā ar nozaru tiesisko regulējumu, tomēr vispārīgākā līmenī ir jāņem vērā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV 2008, L 152, 1. lpp.). Kā ir izklāstīts šīs direktīvas 1. panta 5) punktā, šīs direktīvas mērķis it īpaši ir uzturēt gaisa kvalitāti tur, kur tā ir laba, un pārējos gadījumos to uzlabot. Attiecībā uz dažādām piesārņojošām vielām, kas var ietekmēt gaisu, it īpaši attiecībā uz slāpekļa dioksīdu, tajā ir definēti robežlielumi, mērķlielumi, kritiskais piesārņojuma līmenis, trauksmes līmenis, iedzīvotāju informēšanas rādītāji vai piesārņojuma novērtēšanas sliekšņi un citi dati. Tajā ir paredzēts, ka dalībvalstu teritorijas ir sadalītas zonās gaisa kvalitātes novērtēšanas vajadzībām un aglomerācija var veidot vienu zonu.
- 18 Citās tiesību normās par gaisa kvalitātes pārvaldību, piemēram, Direktīvas 2008/50 13. pantā, ir paredzēts, ka dalībvalstis nodrošina to, ka to zonās un aglomerācijās netiek pārsniegti dažādu piesārņojošu vielu robežlielumi, it īpaši attiecībā uz slāpekļa dioksīdu. Savukārt 23. pantā ir norādīts – “ja konkrētās zonās vai aglomerācijās piesārņojošo vielu koncentrācija gaisā pārsniedz kādu robežlielumu vai mērķlielumu [...], dalībvalstis minētajām zonām vai aglomerācijām nodrošina gaisa

kvalitātes uzlabošanas plānu izstrādi, lai panāktu atbilstību attiecīgajam robežlielumam vai mērķlielumam”. Šajā pašā pantā ir precizēts, ka šie plāni paši var ietvert īstermiņa rīcības plānus. Šajā ziņā šīs pašas direktīvas 24. panta 2. punktā ir noteikts:

“Īstermiņa rīcības plānos [...] atkarībā no konkrētā gadījuma var paredzēt efektīvus pasākumus, lai kontrolētu un vajadzības gadījumā pārtrauktu tādas darbības, kas palielina attiecīgo robežlielumam vai mērķlielumam, vai trauksmes līmeņa pārsniegšanas iespējamību. Šajos rīcības plānos var iekļaut pasākumus attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu satiksmi [...]”

Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

- 19 Parīzes pilsēta, Briseles pilsēta, kā arī Madrides pilsēta iesniedza savas prasības attiecīgi 2016. gada 26. jūnijā (lieta T-339/16), 2016. gada 29. jūnijā (lieta T-352/16) un 2016. gada 19. jūlijā (lieta T-391/16).
- 20 Ar atsevišķiem procesuālajiem dokumentiem, kas iesniegti 2016. gada 28. septembrī, 23. septembrī un 5. oktobrī, Komisija, pamatojoties uz Vispārējās tiesas Reglamenta 130. panta 1. punktu, izvirzīja iebildes par nepieņemamību attiecībā uz prasībām, lūdzot Vispārējo tiesu pieņemt nolēmumu, neaplūkojot lietas pēc būtības.
- 21 Parīzes pilsēta, Briseles pilsēta, kā arī Madrides pilsēta iesniedza savus apsvērumus par Komisijas izvirzītajām iebildēm par nepieņemamību attiecīgi 2016. gada 15. novembrī, 16. novembrī un 15. novembrī.
- 22 Ar 2017. gada 20. marta rīkojumiem Vispārējā tiesa nolēma Komisijas izvirzītās iebildes par nepieņemamību pievienot lietu izskatīšanai pēc būtības.
- 23 Komisija iesniedza iebildumu rakstus 2017. gada 2. maijā.
- 24 2017. gada 16. maijā Vispārējā tiesa aicināja lietas dalībniekus replikās un atbildēs uz replikām paust nostāju par ietekmi, kāda varētu būt Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas normām uz prasību atcelt tiesību aktu pieņemamību.
- 25 2017. gada 28. jūnijā Parīzes pilsēta, Briseles pilsēta, kā arī Madrides pilsēta iesniedza replikas, kurās ietverta Vispārējās tiesas lūgtā nostāja.
- 26 2017. gada 15. septembrī Komisija iesniedza atbildes uz replikām, kurās ietverta Vispārējās tiesa lūgtā nostāja.
- 27 Ar 2018. gada 6. marta lēmumu Vispārējās tiesas plēnums nolēma šīs lietas nodot izskatīšanai devītajai palātai paplašinātā sastāvā.
- 28 Ar Vispārējās tiesas devītās palātas paplašinātā sastāvā priekšsēdētāja 2018. gada 10. aprīļa lēmumu lietas T-339/16, T-352/16 un T-391/16 tika apvienotas tiesvedības mutvārdu daļā un galīgā nolēmuma taisīšanai.
- 29 Vispārējā tiesa 2018. gada 17. maija tiesas sēdē uzklāusīja Parīzes pilsētas, Briseles pilsētas un Komisijas mutvārdu paskaidrojumus un to atbildes uz Vispārējās tiesas uzdotajiem rakstveida un mutvārdu jautājumiem. Madrides pilsēta šajā tiesas sēdē nepiedalījās.

30 Parīzes pilsēta lūdz:

- noraidīt Komisijas iebildi par nepieņemamību; lai Vispārējā tiesa atzītu par pieņemamu tās prasību atcelt tiesību aktu un prasību par zaudējumu atlīdzību un uzdotu Komisijai izdarīt secinājumus pēc būtības;
- atcelt apstrīdēto regulu;
- piespriest Komisijai samaksāt simbolisku 1 EUR kā atlīdzību par kaitējumu, kas tai nodarīts, pieņemot šo regulu;
- piespriest Komisijai atlīdzināt visus tiesāšanās izdevumus.

31 Briseles pilsēta lūdz:

- Vispārējo tiesu atzīt tās prasības pieteikumu par pieņemamu un pamatotu;
- atcelt apstrīdēto regulu;
- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

32 Madrides pilsētas prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

- noraidīt Komisijas izvirzīto iebildi par nepieņemamību;
- atzīt tās prasību par pieņemamu, izskatīt to pēc būtības, izvērtēt un apmierināt tās prasības pieteikumā norādītos atcelšanas pamatus;
- atzīt par spēkā neesošu apstrīdēto regulu attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 6");
- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

33 Komisija lūdz:

- noraidīt prasības kopumā kā nepieņemamas, neaplūkojot lietas pēc būtības;
- alternatīvi attiecībā uz Parīzes pilsētas un Briseles pilsētas prasībām – noraidīt prasības atcelt tiesību aktu un Parīzes pilsētas prasību par zaudējumu atlīdzību kā nepamatotas;
- pakārtoti attiecībā uz Madrides pilsētas prasību – to noraidīt kā nepamatotu;
- piespriest prasītājiem atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

Par prasībām atcelt tiesību aktu

Par prasību atcelt tiesību aktu pieņemamību

- 34 Saskaņā ar LESD 263. panta ceturto daļu “jebkura fiziska vai juridiska persona [...] var celt prasību par tiesību aktu, kas adresēts šai personai vai kas viņu skar tieši un individuāli, un par reglamentējošu aktu, kas viņu skar tieši, bet nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem”.
- 35 Šajā gadījumā lietas dalībnieki ir vienisprātis par to, ka prasību atcelt tiesību aktu pieņemamība ir jāizvērtē attiecībā uz trešo gadījumu, kas ir paredzēts LESD 263. panta ceturtajā daļā, proti, gadījumu, kas attiecas uz prasībām par reglamentējošu aktu, kurš prasītāju skar tieši un kurš nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem. Tāpat lietas dalībnieki ir vienisprātis, ka apstrīdētā regula ir reglamentējošs akts un tā nav saistīta ar īstenošanas pasākumiem šīs tiesību normas izpratnē saistībā ar katru no abiem aspektiem. Domstarpības lietas dalībniekiem ir vienīgi par to, vai apstrīdētā regula prasītājas skar tieši, ko apstrīd Komisija, lai gan prasītājas apgalvo, ka tas tā ir, jo ar šo regulu tiek ierobežotas to pilnvaras reglamentēt transportlīdzekļu satiksmi saistībā ar pasākumiem gaisa piesārņojuma novēršanai.
- 36 Tomēr, tā kā prasības pieņemamība ir obligāti izskatāms jautājums, kuru nevar noteikt lietas dalībnieki, šajā gadījumā vispirms skaidri ir jālemj par to, vai apstrīdētā regula patiešām ir reglamentējošs akts, kas nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem LESD 263. panta ceturtais daļas izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1986. gada 23. aprīlis, *Les Verts*/Parlaments, 294/83, EU:C:1986:166, 19. punkts).
- 37 Ir nospriests, ka šāda reglamentējoša akta definīcijai atbilst vispārpiemērojami tiesību akti, kas nav likumdošanas akti, proti, citi tiesību akti, nevis tie, kuri pieņemti atbilstoši parastajai likumdošanas procedūrai, kas aprakstīta LESD 294. pantā, vai atbilstoši īpašajai likumdošanas procedūrai, kas definēta LESD 289. panta 2. punktā, ar kuru Eiropas Parlaments ar Eiropas Savienības Padomes līdzdalību vai otrādi pieņem tiesību aktu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 3. oktobris, *Inuit Tapiriit Kanatami* u.c./Parlaments un Padome, C-583/11 P, EU:C:2013:625, 51.–61. punkts).
- 38 Apstrīdēto regulu Komisija ir pieņēmusi, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu, proti, atbilstoši “regulatīvās kontroles” komitoloģijas procedūrai, kas paredzēta Lēmuma 1999/468 5.a pantā, kā norādīts šā sprieduma 9. punktā. Tātad runa nav par likumdošanu. Turklāt kā regula tā ir vispārpiemērojama saskaņā ar LESD 288. pantu. Tā ir piemērojama objektīvi noteiktām situācijām un rada tiesiskas sekas attiecībā uz vispārīgi un abstrakti noteiktām personu kategorijām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1988. gada 2. februāris, *Kwekerij van der Kooy* u.c./Komisija, 67/85, 68/85 un 70/85, EU:C:1988:38, 15. punkts). Tātad runa tiešām ir par reglamentējošu aktu LESD 263. panta ceturtais daļas izpratnē.
- 39 Attiecībā uz apstrīdētās regulas īstenošanas pasākumu esamību vai neesamību ir jāatgādina, ka, lai pārbaudītu, vai apstrīdētais reglamentējošais akts ir vai nav saistīts ar šādiem pasākumiem, lai izvērtētu tādas prasības atcelt tiesību aktu pieņemamību, kura celta par šo tiesību aktu, pamatojoties uz LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzēto trešo gadījumu, ir jāņem vērā tās personas situācija, kas ir cēlusi prasību, un prasības priekšmets (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Telefónica* /Komisija, C-274/12 P, EU:C:2013:852, 30. un 31. punkts).
- 40 Tomēr ir jākonstatē, ka apstrīdētajā regulā nav prasīts neviens īstenošanas pasākums attiecībā uz prasītājam, lai tā iekļautos tiesību sistēmā, kas tām ir piemērojama, pat ja attiecībā uz citām personām tā nozīmē vairākus īstenošanas lēmumus, kuru rezultātā, piemēram, var notikt transportlīdzekļu apstiprināšana vai reģistrēšana vai arī tikt pieņemti lēmumi par šādas apstiprināšanas vai reģistrēšanas atteikumu, pamatojoties uz tās tiesību normām. Šos vienkāršos īstenošanas lēmumus nedrīkst jaukt ar

īstenošanas pasākumiem, kuri minēti LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajā trešajā gadījumā. Proti, ja visi īstenošanas lēmumi, it īpaši tie, kuri ir “represīvi” vai “negatīvi” un kuri ir paredzēti, lai sodītu par reglamentējoša akta neievērošanu, arī tiktu uzskatīti par īstenošanas pasākumiem, 263. panta ceturtais daļas trešais gadījuma ieviešanai LESD bieži tiktu atņemta darbības joma, lai gan tā precīzi atbilst vēlmei izvairīties no tā, lai privātpersonām būtu jāstimulē “represīvi” vai “negatīvi” pasākumi attiecībā uz tām, lai varētu panākt šā reglamentējoša akta tiesiskuma pārbaudi prejudiciālās tiesvedības veidā, kā tas it īpaši ir uzsvērts 2013. gada 19. decembra spriedumā *Telefónica*/Komisija (C-274/12 P, EU:C:2013:852, 27. punkts).

- 41 Visbeidzot attiecībā uz jautājumu, vai apstrīdētā regula prasītājas skar tieši, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka tad, ja apstrīdētais tiesību akts tieši skar prasītāja tiesisko stāvokli un nepieļauj nekādas izvērtēšanas iespējas šā pasākuma adresātiem, kas ir atbildīgi par tā ieviešanu, kura ir pavisam automātiska un izriet tikai no Savienības tiesībām, nepiemērojot citus pastarpinātus noteikumus, šis tiesību akts prasītāju skar tieši LESD 263. panta ceturtais daļas izpratnē (spriedumi, 1998. gada 5. maijs, *Dreyfus*/Komisija, C-386/96 P, EU:C:1998:193, 43. punkts, un 2009. gada 17. septembris, Komisija/*Koninklijke FrieslandCampina*, C-519/07 P, EU:C:2009:556, 48. punkts; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 1971. gada 13. maijs, *International Fruit Company* u.c./Komisija, no 41/70 līdz 44/70, EU:C:1971:53, 23.–29. punkts). Šis vērtējums nav mainīts, 2009. gada 1. decembrī stājoties spēkā Lisabonas līgumam, ar kuru ir ieviests trešais gadījums, nosakot fizisku vai juridisku personu, kuras ir minētas LESD 263. panta ceturtajā daļā, *locus standi* (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2011. gada 25. oktobris, *Microban International* un *Microban (Europe)*/Komisija, T-262/10, EU:T:2011:623, 32. punkts, un 2015. gada 7. jūlijs, *Federcoopesca* u.c./Komisija, T-312/14, EU:T:2015:472, 32. punkts).
- 42 Šajā gadījumā Komisija it īpaši apgalvo, ka prasītāju pilnvaras reglamentēt transportlīdzekļu satiksmi, lai samazinātu gaisa piesārņojumu, nekādi nav skartas ar apstrīdēto regulu, kurai tādejādi neesot ietekmes uz prasītāju tiesisko stāvokli, pretēji tam, ko tās apgalvo. Šajā ziņā tā norāda, ka maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kas izriet no “Euro” standartiem, uz kuriem prasītājas šajā gadījumā atsaucas saistībā ar valsts tiesiskajiem regulējumiem, ar kuriem tiek regulēta transportlīdzekļu dalības satiksmē ierobežošanas kārtība atkarībā no to radītajām piesārņojošu vielu emisijām, ar šo regulu nekādi nav grozītas, it īpaši tās, kuras izriet no “Euro 6” standarta, kas pašlaik tiek piemērots jauniem transportlīdzekļiem. Šo valsts tiesisko regulējumu esamība un tas, ka nav grozītas no šā standarta izrietošās maksimālās pieļaujamās emisijas, divos aspektos pierādot, ka šī regula prasītājas neskar tieši. Šajā saistībā Komisija norāda, ka Briseles pilsēta atzīst, ka šī pati regula neliedz pieņemt lēmumus par “dienām bez automobiļa”. Ar šīs regulas tiesību normām esot noteikti pienākumi saistībā ar izpūtēja piesārņojošu vielu emisijām, veicot *RDE* testus, tikai transportlīdzekļu ražotājiem. Tā kā turklāt prasītājas nav iesaistītas ne šo testu procedūrās, ne, vispārīgāk, transportlīdzekļu apstiprināšanas procedūrās, attiecīgā regula to tiesisko stāvokli nekādi neesot ietekmējusi.
- 43 Attiecībā uz Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas iespējamo ietekmi šajā ziņā, kurā ir paredzēts, ka “[dalībvalstis] 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”, par kuru Vispārējā tiesa lūdza lietas dalībniekus izteikties, Komisija norāda turpmāk minēto.
- 44 Vispirms veicot teleoloģisko analīzi, Komisija uzsver, ka Direktīvas 2007/46, tāpat kā visu pašreizējo un agrāko Eiropas tiesību aktu par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu, juridiskais pamats ir LESD 114. pants vai Līgumu, kuri bija spēkā pirms LESD, atbilstošie panti. Šis pants attiecoties uz “pasākum[iem], lai tuvinātu dalībvalstu normatīvos vai administratīvos aktus, kuri attiecas uz iekšējā tirgus izveidi un darbību”. Šāds juridiskais pamats neļaujot iejaukties transporta politikā vai vides politikā, un Direktīvas 2007/46, kā arī iepriekšējo direktīvu mērķis galvenokārt bija atvieglot transportlīdzekļu no citām dalībvalstīm laišanu tirgū katrā dalībvalstī, novēršot iekšējā tirgus sadrumstalotību, kas ir saistīta ar dažādajām prasībām un pārbaudēm, kuras nosaka transportlīdzekļu

tirdzniecību, un kas būtu turpinājusies, ja nebūtu šo saskaņošanas instrumentu. Tomēr šo direktīvu piemērošanas joma to nepārsniedzot. It īpaši to mērķis nekādi neesot ierobežot dalībvalstu iestāžu kārtības uzturēšanas pilnvaras attiecībā uz transportlīdzekļu satiksmi, tiklīdz tos izmanto šo transportlīdzekļu vadītāji.

- 45 Šajā ziņā Komisija atsaucas uz Direktīvas 70/156 un Direktīvas 2007/46 dažādiem apsvērumiem un savu direktīvas priekšlikumu, kas paredzēts, lai aizstātu Direktīvu 2007/46. Tāpat tā uzsver, ka šie saskaņošanas instrumenti attiecas vienīgi uz jaunu transportlīdzekļu tipu apstiprināšanu un jaunu transportlīdzekļu nodošanu ekspluatācijā, nevis jau ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu satiksmi. Saskaņā ar Komisijas viedokli, ja tiktu uzskatīts, ka Direktīva 2007/46 un no tās atvasinātie “reglamentējošie akti” ierobežo dalībvalstu iestāžu pilnvaras reglamentēt satiksmi, tām vairs nebūtu nekādu pilnvaru šajā jomā, jo attiecīgā saskaņošana esot pilnīga, kas ar pretējo pierādot šādas interpretācijas kļūdaino raksturu. Turklāt, pat ja Savienība pieņemtu vispārpiemērojamus pasākumus ceļu satiksmes jomā, pamatojoties uz LESD 91. pantu vai 192. pantu, lai uzlabotu transporta drošību vai nodrošinātu vides kvalitāti vai personu veselības aizsardzību, piemēram, ātruma pilsētā vienotu ierobežojumu attiecībā uz kravu transportlīdzekļiem, šādi pasākumi varētu būt nesaderīgi ar subsidiaritātes principu.
- 46 Turpinājumā, veicot analīzi, ko tā kvalificē kā kontekstuālu, Komisija apgalvo, ka izteiciens “lietot uz ceļiem”, kas minēts Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā, nav piemērojams autonomi, bet tas ir jāuzskata par tādu, kas ietilpst šajā tiesību normā minētajā “kategorijā “reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā””.
- 47 Komisija norāda, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 167/2013 (2013. gada 5. februāris) par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV 2013, L 60, 1. lpp.), kas arī ir balstīta uz LESD 114. pantu, atbilstošajā tiesību normā ir norādīts, ka “dalībvalstis neaizliedz, neierobežo un netraucē laist tirgū, reģistrēt vai nodot ekspluatācijā transportlīdzekļus [...] ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz kuriem attiecas šī regula, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām”, neminot iespējamus aizliegumus, ierobežojumus vai šķēršļus saistībā ar lietošanu uz ceļiem. Šajā ziņā tā uzsver, ka šīs pašas regulas 7. apsvērumā ir norādīts, ka “šai regulai nevajadzētu skart pasākumus, kas valstu vai Savienības līmenī tiek veikti attiecībā uz lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu izmantošanu uz ceļa, piemēram, īpašas vadītāja apliecībai piemērojamas prasības, maksimālā ātruma ierobežojumus vai pasākumus, kas reglamentē konkrētu ceļu pieejamību”. Līdzīgos konstatējumus tā sniedz attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV 2013, L 60, 52. lpp.), kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/1628 (2016. gada 14. septembris) par prasībām attiecībā uz autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas iekšdedzes motoru gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju robežvērtībām un tipa apstiprināšanu, ar ko groza Regulas (ES) Nr. 1024/2012 un (ES) Nr. 167/2013 un groza un atceļ Direktīvu 97/68/EK (OV 2016, L 252, 53. lpp.).
- 48 Komisija uzskata, ka Direktīvas 2007/46 rašanās vēsture apstiprina to, ka tās 4. panta 3. punkta otrajā daļā ietvertais izteiciens “lietot uz ceļiem” nav piemērojams autonomi. Šīs tiesību normas versija Komisijas sākotnējā priekšlikumā bija: “Dalībvalstis reģistrē vai atļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā tikai transportlīdzekļus [...], kuri atbilst šīs direktīvas prasībām.” Likumdošanas diskusijas laikā par šo tiesību aktu šī tiesību norma esot tikusi mainīta ar pamatojumu, kurš izklāstīts Komisijas grozītajā priekšlikumā un kurš ir šāds: “Lai nodrošinātu to, ka tiesību normas saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu apstiprinājumu, kuras ir noteiktas šajā direktīvā un atsevišķos reglamentējošajos aktos, netiek apdraudētas ar valsts prasībām attiecībā uz transportlīdzekļu uzbūvi un darbību, kuras ir noteiktas pēc tam, kad tie ir tikuši pārdoti, reģistrēti un/vai nodoti ekspluatācijā, 4. panta trešajā punktā tika ieviests noteikums par brīvu apriti.” Līdz ar to izteiciena “lietot uz ceļiem” pievienošanas mērķis esot bijis nevis paplašināt tiesību akta, kas ir sagatavošanas procesā, piemērošanas jomu, bet novērst to, ka tiek apiets aizliegums, kas noteikts dalībvalstīm, liegt laist tirgū, reģistrēt un nodot ekspluatācijā jaunus transportlīdzekļus, kuri atbilst šā tiesību akta normām. Tāda paša veida

“pretapiešanas” noteikums jau esot bijis norādīts Direktīvā 70/156, kurā “lietot uz ceļiem” vietā bija paredzēta “izmantošana”. Komisija norāda, ka, tāpat kā salīdzināmās Vācijas un Nīderlandes tiesību normās, Francijas premjerministra 2009. gada 30. aprīļa *décret n° 2009-497 relatif aux réceptions et homologations des véhicules et modifiant le code de la route* [Dekrēts Nr. 2009-497 par transportlīdzekļu apstiprinājumu, ar ko groza ceļu satiksmes noteikumus] (2009. gada 3. maija *JORF*, 7472. lpp.), ar kuru ir transponēta Direktīva 2007/46, 9. pantā ir atsauce nevis uz transportlīdzekļu “lietošanu uz ceļiem”, bet uz to “ekspluatācijas uzsākšanu”, proti, jēdzienu, kurš ir saistīts ar piekļuvi tirgum.

- 49 Turklāt Direktīvā 2008/50 par gaisa kvalitāti, kuras galvenie elementi ir atgādināti šā sprieduma 17. punktā, dalībvalstīm esot atstāta neierobežota rīcības brīvība pieņemt pasākumus, lai novērstu gaisa piesārņojumu. It īpaši šajā direktīvā paredzētie īstermiņa rīcības plāni varētu ietvert pasākumus attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu satiksmi, kas liecinot par to, ka Direktīva 2007/46 un tās atvasinātie “reglamentējošie akti” nekādi neierobežo dalībvalstu iestāžu rīcību šajā jomā.
- 50 Vispirms ir jāatgādina, ka no pastāvīgās judikatūras izriet, ka apstākļi, ka Savienības tiesību akts traucē publiskai juridiskai personai pēc tās ieskatiem īstenot savas pilnvaras, tieši ietekmē tās tiesisko stāvokli un līdz ar to šis tiesību akts to skar tieši. Tā tas, piemēram, ir ticis nospriests lietās, kuras attiecas uz valsts atbalsta piešķiršanu, ko īstenojušas valsts administratīvi teritoriālās vienības (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1988. gada 8. marts, *Exécutif régional wallon* un *Glaverbel*/Komisija, 62/87 un 72/87, EU:C:1988:132, 6. un 8. punkts; 1998. gada 30. aprīlis, *Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, EU:T:1998:77, 29. punkts, un 2015. gada 26. novembris, *Comunidad Autónoma del País Vasco* un *Itelazpi*/Komisija, T-462/13, EU:T:2015:902, 34. punkts). Tāpat tas ir ticis nospriests lietā attiecībā uz pienākumiem lauksaimniecības jomā un lauksaimniecības produktiem piemērojamajiem nodokļiem, kuri ir noteikti topošajai dalībvalstij pirms tās pievienošanās (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 10. jūnijs, *Polija*/Komisija, T-257/04, EU:T:2009:182, 56.–58. punkts). Taču Savienības tiesību akts vēl jo tiešāk skarot valsts administratīvi teritoriālo vienību, jo tas ietekmējot tās likumdošanas pilnvaras (šajās lietās saistībā ar transportlīdzekļu dalības satiksmē regulējumu), nevis tikai tās pilnvaras pieņemt individuālus lēmumus iepriekš noteiktā ietvarā.
- 51 Tālāk šajā gadījumā var tikt konstatēts, ka noteiktus tiesisko regulējumu veidus par transportlīdzekļu satiksmi, kurus var pieņemt dalībvalstu valsts iestādes, it īpaši valsts administratīvi teritoriālās vienības, apstrīdētā regula faktiski nevar ietekmēt, neskarot jautājumu par to atbilstību citām Savienības tiesību normām.
- 52 Šajā ziņā, kā ir noteikts Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā, kuras kontekstā iekļaujas apstrīdētā regula, “[dalībvalstis] 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”. Tātad vienīgi tie tiesiskie regulējumi, kuros, lai definētu to piemērošanas jomu, ir ņemti vērā tādu transportlīdzekļu uzbūves un darbības aspekti, uz kuriem attiecas šīs direktīvas, tās “reglamentējošo aktu” un no tiem atvasināto tiesību aktu normas, var būt tiem pretrunā. Tas tā nav to tiesisko regulējumu satiksmes jomā gadījumā, kuri attiecas uz visiem transportlīdzekļiem vai arī uz transportlīdzekļu kategoriju, kas definēta attiecībā uz citiem kritērijiem (piemēram, transportlīdzekļi, kas smagāki par 3,5 tonnām, runājot vispārīgi), jo šo tiesisko regulējumu piemērošanas joma nav definēta saistībā ar attiecīgo transportlīdzekļu uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, tās “reglamentējošie akti” un no tiem atvasinātie tiesību akti. Šajā ziņā šie Savienības tiesību akti it īpaši nevar ietekmēt lielāko daļu tiesisko regulējumu, kuri ir saistīti ar “ceļu satiksmes noteikumiem” vai kuri ir pieņemti to piemērošanai, kā arī satiksmes ierobežošanas pasākumus, kas attiecas uz visiem transportlīdzekļiem, piemēram, regulējumus, ar kuriem ir ieviestas gājēju zonas, “dienas bez automobiļa” vai satiksme pēc maiņas principa maksimāla piesārņojuma gadījumā. Tādējādi Komisija pamatoti ir norādījusi, ka Briseles pilsēta saistībā ar apstrīdēto regulu varēja brīvi ieviest “dienas bez automobiļa”.

- 53 Tāpat kādas dalībvalsts valsts iestāde, nepārkāpjot Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otro daļu, pašlaik varētu noteikt dalības satiksmē ierobežojumus, kas ir balstīti uz 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. Proti, kā ir norādīts šā sprieduma 6. punktā, saskaņā ar šīs regulas 10. pantu “Euro 6” standarts kopš 2014. gada 1. septembra ir piemērojams attiecībā uz jaunu vieglo transportlīdzekļu un transportlīdzekļu pasažieru pārvadāšanai tipa apstiprinājumu un kopš 2015. gada 1. septembra attiecībā uz šo transportlīdzekļu reģistrēšanu vai atļaušanu pārdot vai nodot ekspluatācijā, un šie datumi ir pārcelti par vienu gadu vēlāk attiecībā uz vieglo komerciālo transportlīdzekļu lielāko daļu, savukārt uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem attiecas cita regula. Šajā ziņā var atgādināt, ka 2011. gada 21. decembra spriedumā Komisija/Austrija (C-28/09, EU:C:2011:854) Tiesa ir norādījusi, ka tā vietā, lai noteiktu sektoriālo kustības aizliegumu piedalīties ceļu satiksmē, kas ir piemērojams smagajiem kravas transportlīdzekļiem neatkarīgi no “Euro” klases, kurai tie atbilst, kas ir pretrunā EK līguma noteikumiem par preču brīvu apriti, dalībvalsts, kura, lai cīnītos pret gaisa piesārņojumu, jau bija aizliegusi tādu smago kravas transportlīdzekļu kustību, kuri labākajā gadījumā atbilst agrākajai “Euro” klasei, lai ievērotu šos noteikumus, būtu varējusi sākotnējo aizliegumu vienkārši paplašināt, attiecinot to uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kuri atbilst “Euro” klasei, kas seko sākotnēji paredzētajai klasei.
- 54 Savukārt attiecībā uz tiesiskajiem regulējumiem satiksmes jomā, kurus ir pieņēmušas dalībvalstu valsts iestādes un kuros dalības satiksmē ierobežojumi, kas balstīti uz 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, situācija ir atšķirīga, jo šīs maksimāli pieļaujamās piesārņojošu vielu emisijas, kas noteiktas attiecībā uz šo standartu vai saskaņā ar šīm vērtībām, ir spēkā, lai piemērotu Direktīvu 2007/46.
- 55 Ir taisnība, ka tiesisko regulējumu satiksmes jomā ieviešana arī ietilpst pilnvarās, kuras izriet no valsts tiesībām, kā to būtībā uzsver Komisija, pat ja dalībvalstīm un to valsts iestādēm var būt stimulēti tos noteikt arī tāpēc, lai izpildītu pienākumus, kuri tām ir uzlikti atbilstoši Direktīvai 2008/50, lai nodrošinātu gaisa kvalitāti, un pat ja attiecīgajos regulējumos ir izmantoti “Euro” standarti, lai noteiktu ierobežojumu, kurus tās paredz, piemērošanas jomu.
- 56 Tātad jautājums ir par to, vai tiesiskie regulējumi satiksmes jomā, kurus ir pieņēmušas dalībvalstu valsts iestādes, ciktāl tie attiecas uz šā sprieduma 54. punktā minētajiem transportlīdzekļiem, savukārt būtu pretrunā Direktīvas 2007/46, it īpaši tās 4. panta 3. punkta otrās daļas, prasībām.
- 57 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un tiesiskajā regulējumā, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi (spriedumi, 1983. gada 17. novembris, *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, 12. punkts, un 2012. gada 19. jūlijs, *ebookers.com Deutschland*, C-112/11, EU:C:2012:487, 12. punkts). Šajā ziņā tiek sniegta atsauce attiecīgi uz gramatisko, kontekstuālo (jeb sistēmisko) un teleoloģisko interpretāciju.
- 58 Tomēr valsts tiesību autonomijas sfērai, kas minēta šā sprieduma 55. punktā, ņemot vērā Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas normas, ir noteiktas robežas, liedzot dalībvalstu valsts iestādēm ar piesārņojošo emisiju līmeni saistītu iemeslu dēļ ierobežot transportlīdzekļu, kuri atbilst šajā jomā spēkā esošajām Eiropas prasībām, dalību satiksmē, jo šajā tiesību normā ir paredzēts, ka dalībvalstis “neizliedz, neierobežo un netraucē [...] lietot uz ceļiem transportlīdzekļus [...] ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām”.
- 59 Precīzāk, saskaņā ar Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas gramatisko interpretāciju kādas dalībvalsts valsts iestāde, it īpaši valsts administratīvi teritoriālā vienība, nevarētu noteikt dalības satiksmē ierobežojumus, kas balstīti uz transportlīdzekļu piesārņojošu vielu emisijām, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru kategorija ietilpst Regulā Nr. 715/2007 un kuri atbilst “Euro 6” standartam,

jo šis standarts ir spēkā esošs un līdz ar to šādi transportlīdzekļi atbilst prasībām, kuras izriet no šīs direktīvas. Tāpat, tā kā apstrīdētajā regulā ir noteiktas slāpekļa oksīdu piesārņojošo emisiju vērtības, kuras nedrīkst pārsniegt *RDE* testa laikā, šāda iestāde nevarētu noteikt dalības satiksmē ierobežojumus, kas balstīti uz transportlīdzekļu piesārņojošu vielu emisiju līmeni, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru kategorija ietilpst Regulā Nr. 715/2007 un ar kuriem tiek ievērotas šīs *NTE* vērtības šādu testu laikā. Ir jāatgādina, ka šie testi un šīs robežvērtības ar saistošu spēku ir piemērojami kopš 2017. gada 1. septembra, kā tas ir norādīts šā sprieduma 15. punktā.

- 60 Tomēr ir jāpārbauda, vai Komisijas izvirzītie argumenti, kuri ir balstīti uz Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas teleoloģisko un kontekstuālo interpretāciju, liek apšaubīt šo interpretāciju.
- 61 Būtībā attiecībā uz Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas teleoloģisko interpretāciju Komisija apgalvo, ka šīs direktīvas, kā arī tās “reglamentējošo aktu” un no tiem atvasināto tiesību aktu mērķis ir vienīgi nodrošināt, lai jauni transportlīdzekļi, kuri atbilst šajos tiesību aktos saskaņotajām prasībām, bez šķēršļiem varētu tikt laisti tirgū dalībvalstīs saistībā ar principiem, kuri ir piemērojami attiecībā uz iekšējo tirgu.
- 62 Pats par sevi šis apgalvojums ir pamatots, bet ar to nevar atspēkot Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas gramatisko interpretāciju, kas ir izklāstīta šā sprieduma 59. punktā.
- 63 Direktīvas 2007/46 juridiskais pamats ir EKL 95. pants (kura pamatnormas ir pārņemtas LESD 114. pantā). EKL 95. pants ir arī saistīts ar EKL 14. panta (kura normas savukārt būtībā ir pārņemtas LESD 26. pantā) mērķu sasniegšanu, proti, izveidot iekšējo tirgu (EKL 14. panta 1. punkts), kurš “aptver telpu bez iekšējām robežām, kurā saskaņā ar [EKL] ir nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte” (EKL 14. panta 2. punkts). Turklāt, kā norāda Komisija, šis juridiskais pamats neļauj Savienībai visu saskaņot preču vai pakalpojumu jomā, pamatojoties uz iekšējā tirgus veidošanu. Proti, EKL 95. pants ļāva paredzēt “pasākumus, lai tuvinātu dalībvalstu normatīvos vai administratīvos aktus, kuri attiecas uz iekšējā tirgus izveidi un darbību”, un 2000. gada 5. oktobra spriedumā Vācija/Parlaments un Padome (C-376/98, EU:C:2000:544, 83. punkts), uz kuru norāda Komisija, ir ticis nospriests, ka ar šo tiesību normu Savienības likumdevējam netika piešķirta vispārēja kompetence reglamentēt iekšējo tirgu. Kā būtībā ir izklāstīts šā sprieduma 84. un 85. punktā, kompetence, kura izriet no EKL 95. panta, aprobežojas ar situācijām, kurās tiešām ir jānovērš šķēršļi attiecīgo preču, pakalpojumu vai kapitāla brīvai aprītei starp dalībvalstīm.
- 64 Šajā gadījumā Direktīvas 2007/46 2. apsvērumā ir norādīts, ka, “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”. Šīs direktīvas 1. pantā “Temats” ir noteikts, ka ar to “ir izveidota saskaņota administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēma, kā apstiprināt visus jaunus transportlīdzekļus, kas ir tās darbības jomā [...], lai [Savienībā] atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā”. Tādējādi ir taisnība, ka šīs direktīvas galvenais mērķis ir jaunu mehānisko transportlīdzekļu laišana tirgū, proti, noteiktu preču brīva aprīte starp dalībvalstīm, ka tās mērķis nav vispārīgā veidā noteikt ietvarus tiesiskajiem regulējumiem, kuri attiecas uz šo transportlīdzekļu lietošanu uz ceļiem un kurus noteikušas dalībvalstu valsts iestādes, un ka tā neietilpst Savienības transporta politikas vai vides politikas piemērošanas jomā, pat ja šajā ziņā tai ir jāietver EKL 95. pantā minētā prasība par augstu aizsardzības līmeni.
- 65 Tomēr tas nenožīmē, ka nevienai tiesību normai, kas ir saistīta ar jaunu mehānisko transportlīdzekļu lietošanu uz ceļiem, nebūtu vietas Direktīvā 2007/46. Bieži direktīvā vai kādā citā direktīvā, kas izriet no šīs pirmās direktīvas, ir ietvertas tiesību normas, uz kurām neattiecas norādītais galvenais mērķis, bet kuras ir paredzētas, lai nodrošinātu tiesību normu, kas pieņemtas šā mērķa sasniegšanai, lietderīgo iedarbību. Tādējādi direktīvu publiskā iepirkuma jomā mērķis ir atvieglot preču brīvu aprīti un pakalpojumu sniegšanas brīvību publiskā iepirkuma ietvaros. Tomēr, lai nodrošinātu šo mērķi, proti, šo direktīvu lietderīgo iedarbību, tiesību normas ir tikušas pieņemtas īpašās direktīvās, lai nodrošinātu, ka līgumslēdzēju iestāžu un līgumslēdzēju subjektu pieņemtos lēmumus var efektīvi un jo īpaši

iespējami ātri pārskatīt, lai gan direktīvu publiskā iepirkuma jomā mērķis nekādi nebija saskaņot tiesību aizsardzības līdzekļus dažādās dalībvalstīs (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 11. jūnijs, Komisija/Francija, C-327/08, nav publicēts, EU:C:2009:371, 2.–9. punkts). Tāpat direktīvās, kuru mērķis ir nodrošināt informācijas pakalpojumu brīvu apriti (rakstītā prese, radio, televīzija, internets), lai to nodrošinātu, ir ietvertas tiesību normas, ar kurām ir saskaņoti aizliegumi saistībā ar tabakas izstrādājumu reklāmu, kuri atbilst sabiedrības veselības aizsardzības mērķim (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 12. decembris, Vācija/Parlaments un Padome, C-380/03, EU:C:2006:772, 3.–11. punkts).

- 66 Turklāt pastāvīgi ir nospriests – ja Savienības tiesību norma var tikt dažādi interpretēta, priekšroka ir dodama interpretācijai, ar kuru tiek saglabāta tās lietderīgā iedarbība (spriedumi, 1970. gada 6. oktobris, *Grad*, 9/70, EU:C:1970:78, 12. un 13. punkts; 1988. gada 22. septembris, *Land de Sarre* u.c., 187/87, EU:C:1988:439, 19. punkts, un 2000. gada 24. februāris, Komisija/Francija, C-434/97, EU:C:2000:98, 21. punkts). Norādei par lietošanu uz ceļiem nebūtu lietderīgās iedarbības, ja, kā apgalvo Komisija, tai būtu tāda pati darbības joma vai nozīme kā transportlīdzekļu “reģistrēšanai, pārdošanai un nodošanai ekspluatācijā”.
- 67 Tādēļ Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā ietvertā norma tieši teleoloģiskas pieejas ietvaros nevar tikt interpretēta tādējādi, ka tā būtībā tikai nozīmētu, ka jauna mehāniskā transportlīdzekļa, kas atbilst šīs direktīvas prasībām, jaunajam īpašniekam pilnībā ir tiesības to iegādāties, reģistrēt, nodot ekspluatācijā un sēties pie stūres, neskarot turpmāko. Šīs direktīvas lietderīgā iedarbība ar to tiktu apdraudēta, jo transportlīdzekļu, kuri var tikt skarti, laišana tirgū tiktu kavēta, izraisot bažas, ka tos nevarēs parasti lietot. Piemēram, ja vadītājs, kurš izmanto transportlīdzekli, lai pārvietotos uz Parīzi (Francija), Briseli (Beļģija) vai Madridi (Spānija), izpētītu to, ka prasītājas pilnībā vai daļēji grasās aizliegt savā teritorijā tādu transportlīdzekļu dalību satiksmē, kuri neatbilst “Euro 6” standarta robežvērtībām *RDE* testos, pat ja ar šiem transportlīdzekļiem tiek ievērotas *NTE* vērtības, šāds vadītājs varētu atteikties iegādāties jaunu benzīndzinēja vai dīzeļdzinēja transportlīdzekli, kas ietilptu šajā gadījumā. Problēma kļūtu vēl plašāka, ja vairākas valsts administratīvi teritoriālās vienības gaisa piesārņojuma novēršanas vārdā pieņemtu līdzīgu pasākumu Savienībā, kā tas tika uzsvērts tiesas sēdē. Turklāt savā kontekstuālajā argumentācijā Komisija paskaidro, ka tas, ka šajā daļā ir iekļauta norāde par lietošanu uz ceļiem, atbilst tāda “pretapiešanas” noteikuma iekļaušanai, kuram ir jānodrošina attiecīgo transportlīdzekļu laišana tirgū bez šķēršļiem.
- 68 Tiesas sēdē Komisija arī norādīja, ka būtu neloģiski uzskatīt, ka dalībvalstu valsts iestādes nevar ierobežot transportlīdzekļu, kuri atbilst visjaunākajām prasībām gaisa piesārņojuma novēršanas jomā, dalību satiksmē ar pamatojumu, kas ir saistīts ar piesārņojošo emisiju līmeni, bet tās varētu ierobežot transportlīdzekļu dalību satiksmē, pamatojoties uz apsvērumiem, kuri nav ņemti vērā Direktīvā 2007/46, vai ierobežot tādu senāku transportlīdzekļu dalību satiksmē, kuri bija pilnībā atbilstoši prasībām piesārņojošo emisiju ierobežošanas jomā tad, kad tie tika laisti tirgū. Uz šo argumentu ir jāatbild, ka, gluži pretēji, no teleoloģiskā viedokļa ir loģiski, pirmkārt, ka šajā direktīvā nav aplūkots jautājums par satiksmes ierobežojumiem, kas noteikti, pamatojoties uz kritērijiem, kuri ir neatkarīgi no tehniskajiem aspektiem, uz ko attiecas tās tiesību normas (skat. šā sprieduma 52. punktu), un, otrkārt, ka šajā direktīvā nav aplūkots arī jautājums par to transportlīdzekļu dalību satiksmē, kuri neatbilst prasībām, kas tagad ir spēkā atbilstoši tās tiesību normām, pat ja attiecīgā gadījumā tie bija atbilstoši tolaik spēkā esošajām tāda paša veida prasībām brīdī, kad tie tika laisti tirgū (skat. šā sprieduma 53. punktu). Pēc definīcijas šie transportlīdzekļi ir vai nu jauni transportlīdzekļi, kuri tomēr parasti vairs nevar tikt laisti tirgū Savienībā, vai arī lietoti transportlīdzekļi, piemēram, jauni vai lietoti transportlīdzekļi, kuri būtu atbilstoši “Euro 5” standartam, bet nebūtu atbilstoši “Euro 6” standartam. Gan vieni, gan otri ir ārpus aizsardzības jomas, kura ieviesta ar direktīvu, kas attiecas uz jauniem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus ir paredzēts pārdot Savienībā. Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas teleoloģiskā interpretācija šajā jautājumā saskan arī ar šīs tiesību normas gramatisko interpretāciju.

69 Attiecībā uz Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas kontekstuālo interpretāciju Komisija apgalvo, ka šajā tiesību normā ietvertā norāde par aizliegumu ierobežot lietošanu uz ceļiem nav atrodamā tiesisko regulējumu, kuri attiecas uz citiem transportlīdzekļu vai tehnikas veidiem, kas nav tie, uz kuriem attiecas šī direktīva, līdzīgās tiesību normās un tā tajā tika pievienota tikai likumdošanas diskusijas laikā par šo tiesību aktu, kas parādot, ka šai norādei ir tāda pati darbības joma kā norādēm par reģistrēšanu, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā. Tomēr šis arguments nešķiet autonomi salīdzinājumā ar to, ko Komisija ir norādījusi saistībā ar šīs tiesību normas teleoloģisko interpretāciju. Tas, ka kādā tiesību aktā skaidri ir norādīts, ka iepriekš minētajos apstākļos nedrīkst ierobežot lietot uz ceļiem transportlīdzekļus, kas atbilst no šī tiesību akta izrietošajām prasībām, un kādā citā tiesību aktā lietošanas uz ceļiem vietā ir minēta izmantošana, un vēl citos tiesību aktos nekas nav precizēts, neko nemaina attiecībā uz apstākli, ka situācijai, kas izriet no pilnīgas saskaņošanas, piemēram, no šīs direktīvas izrietošai situācijai, ir raksturīgs, ka dalībvalstis un to valsts iestādes, izņemot īpašus gadījumus, nevar iebilst pret izmantošanu, kāda parasti ir paredzēta ražojumam, kas atbilst saskaņošanas pasākumos noteiktajām prasībām, izņemot, ja tiek apdraudēta to lietderīgā iedarbība.

70 Ir taisnība, ka šis princips neskar iespēju dalībvalstīm atsaukties uz normām, kuras ir ietvertas LESD 114. panta 4. un nākamajos punktos un kuras noteiktos apstākļos ļauj atkāpties no saskaņošanas pasākuma it īpaši veselības un vides aizsardzības iemeslu dēļ. Tomēr šī īpašā iespēja var tikt īstenota tikai Komisijas tūlītējā un ciešā uzraudzībā, un līdz ar to nevar uzskatīt, ka šīs iespējas dēļ saskaņošanas pasākums neietekmētu dalībvalstu un to iestāžu pilnvaras.

71 Tiesas sēdē arī tika norādīts uz šīs pašas Direktīvas 2007/46 8. panta 3. punktu un 29. pantu, kuros attiecīgi ir noteikts:

“Ja dalībvalsts konstatē, ka paredzētajiem noteikumiem atbilstošs transportlīdzeklis [...] tomēr rada nopietnu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai nopietni kaitē videi vai sabiedrības veselībai, tā var atteikties piešķirt EK tipa apstiprinājumu. Šādā gadījumā tā pārējām dalībvalstīm un Komisijai tūlīt nosūta sīku informāciju, izskaidrojot lēmuma iemeslus un darot zināmus konstatēto faktu pierādījumus.”

“1. Ja dalībvalsts secina, ka, kaut gan jauni transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības atbilst spēkā esošām prasībām vai ir pareizi marķētas, tomēr rada nopietnu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai nopietnu kaitējumu apkārtējai videi vai veselības aizsardzībai, attiecīgā dalībvalsts var ilgākais sešus mēnešus atteikties savā teritorijā reģistrēt tādus transportlīdzekļus vai atļaut pārdot vai nodot ekspluatācijā tādus transportlīdzekļus, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības.

Tādus gadījumos attiecīgā dalībvalsts tūlīt attiecīgi dara zināmu tādu lēmumu izgatavotājam, citām dalībvalstīm un Komisijai [...]

[Pēc tam tiek piemērota procedūra, kuras rezultātā vai nu tiek grozīts tiesiskais regulējums, vai arī pieņemti pasākumi, kuri ir vērsti uz to, lai šis regulējums tiktu labāk ievērots].”

72 Tomēr papildus tam, ka var tikt formulēti tādi paši apsvērumi kā tie, kuri ir izteikti saistībā ar LESD 114. panta 4. un nākamajiem punktiem, Direktīvas 2007/46 8. panta 3. punkta un 29. panta rezultātā būtībā var vienīgi tikt atteikts piešķirt EK tipa apstiprinājumu, liedzot veikt jebkādu attiecīgā transportlīdzekļa tipa tirdzniecību, vai var tikt pārskatīts tiesiskais regulējums, proti, ļoti dažādie mērķtiecīgie pasākumi, kuri saistīti ar dalības satiksmē ierobežojumiem un kurus ir paredzējušas prasītājas savās teritorijās.

73 Pārējie Komisijas izvirzītie argumenti arī neļauj atspēkot secinājumus, kuri izriet no Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas gramatiskās un teleoloģiskās interpretācijas.

- 74 Apstāklis, ka Direktīvā 2008/50 ir paredzēts, ka dalībvalstīm ir jāveic pasākumi, lai novērstu gaisa piesārņojumu, it īpaši saistībā ar īstermiņa rīcības plāniem, kas izveidoti šajā direktīvā, neatbrīvojot dalībvalstis no to pienākumiem, kuri izriet no citām Savienības tiesību normām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 21. decembris, Komisija/Austrija, C-28/09, EU:C:2011:854, 111. punkts). Tādējādi tikai tad, ja Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas gramatiskā un teleoloģiskā interpretācija padarītu par neiespējamu vai pārmērīgi grūtu jebkāda efektīva pasākuma pieņemšanu, kurš ir saistīts ar transportlīdzekļu satiksmes ierobežošanu, lai novērstu gaisa piesārņojumu, atbilstoši Direktīvai 2008/50, šīs interpretācijas varētu tikt apšaubītas saskaņā ar šīs tiesību normas kontekstuālo interpretāciju. Tomēr, kā ir izklāstīts šā sprieduma 52. un 53. punktā, dalībvalstis un to valsts iestādes saglabā pilnvaras pieņemt satiksmes ierobežošanas pasākumus, kuri attiecas uz visiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu kategorijām, kas noteiktas, pamatojoties uz ļoti vispārīgiem kritērijiem, vai kuri ir vērsti uz transportlīdzekļiem, kas vairs neietilpst Direktīvas 2007/46, tās “reglamentējošo aktu” un no tiem atvasināto tiesību aktu spēkā esošo tiesību normu piemērošanas jomā. It īpaši, lai gan ar šīs tiesību normas gramatisko un teleoloģisko interpretāciju tiešām tiek ierobežotas dalībvalstu valsts iestāžu pilnvaras pieņemt mērķtiecīgus dalības satiksmē ierobežošanas pasākumus, kas aptvertu transportlīdzekļus, kuri atbilst šīs pēdējās minētās direktīvas, tās “reglamentējošo aktu” un no tiem atvasināto tiesību aktu spēkā esošajām prasībām (piemēram, ierobežojums attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri *RDE* testos pārsniedz “Euro 6” standarta robežvērtības, bet nepārsniedz *NTE* vērtības), tajā tomēr tām ir atstāta būtiska rīcības brīvība, lai pieņemtu pasākumus, kuri ir saistīti ar Direktīvā 2008/50 noteikto mērķu sasniegšanu, pat ja no šo iestāžu viedokļa šie pasākumi, iespējams, nebūtu vispiemērotākie (piemēram, vispārējs ierobežojums vai ierobežojums, kas attiecas uz visiem transportlīdzekļiem, kuri labākajā gadījumā atbilst tikai “Euro 5” standartam).
- 75 Visbeidzot apstāklis, ka Direktīvas 2007/46 transponēšanas pasākumos atsevišķās dalībvalstīs ir minēta “eksploatācijas uzsākšana”, nevis “lietošana uz ceļiem”, šajā gadījumā nevar būt elements, kas ir jāņem vērā, lai interpretētu šīs direktīvas 4. panta 3. punkta otro daļu. Proti, kā tas vairākkārt ir ticis nospriests, Savienības tiesību normas formulējums, kurā nav nevienas tiešas norādes uz dalībvalstu tiesībām, lai noteiktu tās saturu un piemērošanas jomu, visā Savienībā ir interpretējams autonomi un vienveidīgi, ņemot vērā šīs tiesību normas kontekstu un attiecīgā tiesiskā regulējuma mērķi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. decembris, *Associazione Italia Nostra Onlus*, C-444/15, EU:C:2016:978, 66. punkts un tajā minētā judikatūra). Lai gan dažkārt arī ir nospriests, ka, pat ja nav tiešas norādes uz dalībvalstu tiesībām, Savienības tiesību piemērošana var nozīmēt, ka ir jāatsaucas uz dalībvalstu tiesībām, ja tiesa Savienības tiesībās vai to vispārējos principos nevar konstatēt elementus, kas tai ļauj precizēt attiecīgās Savienības tiesību normas saturu un piemērojamību, izmantojot autonomu interpretāciju (spriedums, 1992. gada 18. decembris, *Díaz García*/Parlaments, T-43/90, EU:T:1992:120, 36. punkts), tas tā nav šajās lietās, kā izriet no iepriekš izklāstītā vērtējuma.
- 76 Tādējādi Direktīvas 2007/46, it īpaši tās 4. panta 3. punkta otrās daļas, gramatiskā, teleoloģiskā un kontekstuālā interpretācija ir līdzīga, proti, ka direktīva faktiski liedz dalībvalsts valsts iestādēm, neatstājot tām nekādu novērtējuma brīvību, aizliegt, ierobežot vai kavēt lietot uz ceļiem transportlīdzekļus ar pamatojumu, kas ir saistīts ar uzbūves vai darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tās prasībām, kas nozīmē, ka apstrīdētās regulas pieņemšanas dēļ prasītājas nevar, kā tās to apgalvo, saistībā ar mērķtiecīgu pasākumu, kurā ir ņemti vērā transportlīdzekļu piesārņojošo emisiju līmeņi, faktiski ierobežot to transportlīdzekļu dalību satiksmē, ar kuriem, veicot *RDE* testu, netiktu ievērotas maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kas noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu, tomēr ar kuriem šajā gadījumā tiktu ievērotas slāpekļa oksīdu *NTE* vērtības, kas noteiktas šajā regulā un kas ir augstākas nekā pirmās minētās.
- 77 Tiesas sēdē Parīzes pilsēta un Briseles pilsēta šajā ziņā norādīja, ka valsts administratīvā tiesa, kurā, piemēram, neapmierināts vadītājs būtu cēlis prasību par kādu no to tiesību aktiem, ar kuriem šā sprieduma 76. punktā minētajos apstākļos tiek ierobežota transportlīdzekļu dalība satiksmē, atceltu šādu tiesību aktu, pamatojoties uz to, ka tas ir pretrunā Direktīvai 2007/46 un apstrīdētajai regulai.

- 78 Iepriekš nespriežot par dalībvalstu tiesu iespējamajiem nolēmumiem, ir jāatgādina, ka vēlme nodrošināt direktīvu lietderīgo iedarbību, kas ir būtiska attiecībā uz Eiropas veidošanu, ir pamats teorijai par to tiesību normu tiešu iedarbību, kas paredzētas, lai piešķirtu tiesības privātpersonām, uz kurām tās var atsaukties attiecībā pret valsts iestādēm (spriedums, 1974. gada 4. decembris, *van Duyn*, 41/74, EU:C:1974:133, 12. punkts). Taču Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas norma, saskaņā ar kuru dalībvalsts “neaizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus [...] ar pamatojumu, kas saistīts ar uzbūves un darbības aspektiem, uz ko attiecas šī direktīva, ja tie atbilst tajā ietvertajām prasībām”, ir tāda, ar kuru var tikt piešķirtas tiesības privātpersonām, jo tā ir beznosacījuma, skaidra un precīza, pat ja Komisija ir varējusi diskutēt par tās piemērojamību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1970. gada 6. oktobris, *Grad*, 9/70, EU:C:1970:78, 9. punkts, un 1974. gada 4. decembris, *van Duyn*, 41/74, EU:C:1974:133, 14. punkts). Ir arī jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 288. panta otro daļu regulas ir vispārpiemērojamas, tās uzliek saistības kopumā, kā arī ir tieši piemērojamas visās dalībvalstīs, un tādad privātpersonas uz tām var atsaukties.
- 79 Būtu jāpiebilst, ka Beļģijas Karaliste, Spānijas Karaliste un Francijas Republika arī nebūtu pasargātas no prasības sakarā ar pienākumu neizpildi, kas celta, pamatojoties uz LESD 258. vai 259. pantu, ja viena vai otra no prasītājām pieņemtu tiesību aktus, kuri minēti šā sprieduma 77. punktā. Proti, šajā ziņā dalībvalstīm ir jāatbild par visu savu valsts iestāžu pieļautajiem Savienības tiesību pārkāpumiem (spriedums, 1970. gada 5. maijs, Komisija/Beļģija, 77/69, EU:C:1970:34, 15. punkts). Vispār saskaņā ar LES 4. panta 3. punktā minēto lojālas sadarbības principu dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to pienākumu izpildi, kas izriet no Līgumiem vai no Savienības iestāžu aktiem, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kuri varētu apdraudēt Savienības mērķu sasniegšanu. Šis princips attiecas uz visām kādas dalībvalsts iestādēm neatkarīgi no tā, vai runa ir par valsts centrālās pārvaldes iestādi, federālās valsts iestādēm vai citām teritoriālām iestādēm (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1990. gada 12. jūnijs, Vācija/Komisija, C-8/88, EU:C:1990:241, 13. punkts, un 2010. gada 13. aprīlis, *Wall*, C-91/08, EU:C:2010:182, 69. punkts). Tādējādi saskaņā ar šo principu prasītājām pašām būtu jāatturas pieņemt satiksmes ierobežošanas pasākumus, kuri aprakstīti šā sprieduma 76. punktā.
- 80 Turklāt pilnvaru ierobežošana, kas arī ir minēta šā sprieduma 76. punktā, attiecībā uz prasītājām ir reāla.
- 81 Šajā ziņā prasītājas ir ne tikai pamatojušas, ka tām saskaņā ar valsts tiesībām ir pilnvaras aizsargāt vidi un veselību, it īpaši cīnīties pret gaisa piesārņojumu, tostarp pilnvaras ierobežot transportlīdzekļu satiksmi šajā ziņā. Komisija to neapstrīd.
- 82 Prasītājas arī ir sniegušas to pasākumu piemērus, kurus tās jau bija veikušas. Tādējādi Parīzes pilsēta ar diviem secīgiem mēra un policijas prefekta lēmumiem konkrēti ir ieviesusi ierobežotas satiksmes zonu, kas atbilst visai tās “intra-muros” [iekšienes] teritorijai, pakāpeniski aizliedzot – 2015. gada 1. septembrī un pēc tam 2017. gada 1. jūlijā – no plkst. 8.00 līdz plkst. 20.00 darbdienās – ar īpašiem izņēmumiem – to transportlīdzekļu dalību satiksmē, kuri neatbilst vismaz tādām vai kādam citam “Euro” standartam”, piemēram, pašlaik “Euro 3” standartam attiecībā uz dīzeļdzinēja pasažieru transportlīdzekļiem. 2020. gadā minimālais standarts, kas jāievēro, lai varētu piedalīties satiksmē, būšot “Euro 5” standarts, un šīs pilsētas “gaisa, enerģijas [un] klimata plānā” ir paredzēts 2024. gadā aizliegt dīzeļdzinēja transportlīdzekļu dalību satiksmē un 2030. gadā – benzīndzinēja transportlīdzekļu dalību satiksmē, kā tas izriet no lietas materiāliem. Briseles pilsēta savā centrā ir izveidojusi plašu gājēju zonu un, kā jau minēts, ir ieviesusi “dienas bez automobiļa”. Madrides pilsēta 2015. un 2016. gadā ar valdības vides un mobilitātes sektora pārstāvja lēmumiem ir noteikusi satiksmes ierobežojumus būtiska piesārņojuma gadījumos, kā ir paredzēts gaisa kvalitātes plānā 2011.–2015. gadam un protokolā attiecībā uz pasākumiem, kas ir jāveic būtiska slāpekļa dioksīda piesārņojuma gadījumos, kurus pieņēmusi šī pilsēta.
- 83 Tāpat prasītājas ir vai nu iesniegušas dažādus dokumentus vai pētījumus par gaisa kvalitāti savās teritorijās, kas liecina par piesārņojumu satraucoši augstā līmenī (lai gan Parīzē un Madridē slāpekļa oksīdu emisijas desmit gadu laikā bija samazinājušās), vai arī norādījušas uz procedūrām sakarā ar

pienākumu neizpildi, kuras Komisija uzsākusi pret Beļģijas Karalisti, Spānijas Karalisti un Francijas Republiku par Direktīvas 2008/50 neievērošanu, ieskaitot attiecībā uz slāpekļa oksīdu līmeni, par kuru paziņojumā presei, ko Briseles pilsēta pievienojusi saviem procesuālajiem rakstiem, Komisija ir uzsvērusi, ka “lielāko daļu emisiju ra[dot] ceļu satiksme vispār un it īpaši dīzeļdzinēja automobiļi”. Tiesas sēdē mutvārdu paskaidrojumu uzklaušīšanai šajās lietās 2018. gada 17. maijā Parīzes pilsētas pārstāvis piebilda, kas nav apstrīdēts, ka ar tajā pašā dienā sniegtu paziņojumu presei Komisija ir paziņojusi par vēršanos Tiesā ar prasību par pienākumu neizpildi pret vairākām dalībvalstīm par to robežvērtību pārsniegšanu, kuras noteiktas šajā direktīvā attiecībā uz slāpekļa dioksīda koncentrāciju gaisā, it īpaši prasību attiecībā uz Francijas Republiku, jo konkrēti Parīzē tikušas konstatētas pārāk augstas tā koncentrācijas (Paziņojums IP/18/3450).

- 84 Tādējādi no iepriekš izvērtētajiem tiesiskajiem elementiem un apstākļiem it īpaši attiecībā uz prasītāju pilnvarām ierobežot transportlīdzekļu satiksmi, lai aizsargātu gaisa kvalitāti, un šo pilnvaru izmantošanu, ko tās ir īstenojušas, izriet, ka tas, ka apstrīdētā regula ir ietekmējusi prasītāju tiesisko stāvokli, ir pierādīts un līdz ar to pēdējā minētā regula tās skar tieši LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē. Turklāt, tā kā apstrīdētā regula ir reglamentējošs akts, kas nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem šīs pašas tiesību normas izpratnē, kā norādīts šā sprieduma 38. un 40. punktā, no tā izriet, ka prasības atcelt tiesību aktu, kuras iesniegušas Parīzes pilsēta, Briseles pilsēta, kā arī Madrides pilsēta, ir pieņemamas un Komisijas izvirzītās iebildes par nepieņemamību ir jānoraida.

Par prasību atcelt tiesību aktu būtību

- 85 Prasītājas izvirza pamatus, kuri ir saistīti ar Komisijas kompetences neesamību pieņemt apstrīdētās regulas tiesību normas, kuras tās kritizē, kā arī pamatus, kas attiecas uz dažādu Savienības tiesību normu pārkāpumu pēc būtības, kuras var tikt sagrupētas trīs kategorijās: Regulas Nr. 715/2007 normas un, vispārīgāk, atvasināto tiesību aktu normas, kas ir saistītas ar gaisa kvalitātes nodrošināšanu; LES un LESD, kā arī Eiropas Savienības Pamattiesību hartas normas un, visbeidzot, dažādi tiesību principi. Papildus tam tās apgalvo, ka Komisija, pieņemot apstrīdēto regulu, ir nepareizi izmantojusi pilnvaras.

– Par pamatiem, kuri ir saistīti ar Komisijas kompetences neesamību

- 86 Kā izklāstīts šā sprieduma 7. un 8. punktā, Regulā Nr. 715/2007 ir noteikts, ka Komisija ir pilnvarota pieņemt dažādus īstenošanas pasākumus tās tiesību normu piemērošanai saistībā ar procedūrām, kuras tagad ir paredzētas Regulā Nr. 182/2011. Šajā gadījumā apstrīdētās regulas apsvērumos ir skaidra atsauce uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu, kurā ir norādīts, ka īpašās procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam attiecībā uz noteiktu skaitu elementu, it īpaši izpūtēja emisijām, Komisija definē atbilstoši regulatīvajai kontroles procedūrai, kas ir aprakstīta Lēmuma 1999/468 5.a pantā, kura ietekme tiek saglabāta aktos, kuros uz to ir izdarīta atsauce, saskaņā ar Regulas Nr. 182/2011 12. pantu.
- 87 Prasītājas apgalvo, ka šajā gadījumā nav izpildīti nosacījumi, kuri ļauj Komisijai papildināt Regulas Nr. 715/2007 tiesību normas regulatīvās kontroles procedūras ietvaros. Tās it īpaši norāda turpmāko.
- 88 Prasītājas uzsver, ka Lēmuma 1999/468 7.a apsvērumā ir norādīts, ka “attiecībā uz vispārējiem pasākumiem, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus elementus aktā, [kuru kopīgi pieņēmuši Parlaments un Padome], tostarp svītrot dažus šādus elementus vai papildināt aktu, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus, ir jāizmanto regulatīva kontroles procedūra[, tomēr] akta būtiskos elementus var grozīt vienīgi likumdevējs, pamatojoties uz Līgumu”. Briseles pilsēta piebilst, ka Regulas Nr. 715/2007 25. apsvērumā ir izteikts līdzīgs vērtējums, norādot, ka “jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro ieviest uz daļiņu skaita pamatotas robežvērtības I pielikumā, kā arī atkārtoti kalibrēt uz daļiņu masas pamatotās robežvērtības, kas noteiktas minētajā pielikumā”, un ka “šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jāpieņem saskaņā ar [šā lēmuma] 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru”. Savukārt Madrides pilsēta tādā pašā nozīmē min

šīs regulas 26. apsvērumu, kurā ir norādīts, ka “Komisija būtu jāpilnvaro izveidot īpašas procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam, kā arī pārskatītu pasākumu procedūru cieto daļiņu un ar cieto daļiņu skaitu pamatotām robežvērtībām, un pieņemt pasākumus par pārveidošanas ierīču lietošanu, piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, kā arī pārbaudes cikliem, ko lieto emisiju mērīšanai”, un ka “šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir papildināt šo regulu, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus, būtu jāpieņem saskaņā ar [šā lēmuma] 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru”.

- 89 Uzsverot atšķirības starp regulatīvo kontroles procedūru un likumdošanas procedūru, kuras rezultātā tiek pieņemts Parlamenta un Padomes tiesību akts, prasītājas apgalvo, ka, attiecībā uz *RDE* testiem ieviešot slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kas turklāt ir augstākas nekā maksimālās pieļaujamās šo vielu emisijas, kuras attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, lai gan šīs robežvērtības līdz šim nepārtraukti ir tikušas samazinātas, Komisija ir grozījusi šīs regulas būtiskus elementus, lai gan tai nebija kompetences šādi rīkoties. Briseles pilsēta precizē, ka tā neapstrīd, ka Komisija, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu, ir pilnvarota noteikt jaunus testus. Tādējādi tā neapšaubā Regulu Nr. 692/2008 un Regulu 2016/427 pirms apstrīdētās regulas tiesību normu iekļaušanas. Savukārt tā apstrīd jaunu kvantitatīvo ierobežojumu attiecībā uz slāpekļa oksīdu emisijām ieviešanu ar apstrīdēto regulu, kas ir pielaidīgāki nekā tie, kas norādīti Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, kuru pieņemumi Parlaments un Padome. Ar šiem jaunajiem ierobežojumiem, kuri izriet no atbilstības koeficienta *CFpollutant* noteikšanas apstrīdētajā regulā, tiek atņemta “Euro 6” standartā noteikto robežvērtību, kuras norādītas šajā pielikumā, lietderīgā iedarbība. Tā kā Komisija norāda, ka izmantotos atbilstības koeficientus *CFpollutant* pamato atšķirības, kas var tikt konstatētas starp datiem, kuri izriet no *RDE* testiem, un datiem, kuri izriet no laboratorijas testiem, pirmā tipa testiem piemērojamo robežvērtību samazināšana tiešām nozīmētu atteikšanos no Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā noteiktajām “Euro 6” standarta robežvērtībām.
- 90 Parīzes pilsēta un Madrides pilsēta piebilst, ka, šādi rīkojoties, Komisija ir pieļāvusi būtisku procedūras noteikumu pārkāpumu. Proti, tās uzskata, ka “likumdevēju” parasta iesaistīšanās, it īpaši Parlamenta iesaistīšanās, būtu sniegusi procesuālās garantijas un noteikti būtu ietekmējusi pieņemamā tiesību akta saturu, kurā esot veikti vismaz vairāki grozījumi.
- 91 Iesākumā Komisija atgādina likumdošanas un regulatīvo kopumu, kurā iekļaujas apstrīdētā regula, un vēlas pierādīt, ka, pretēji tam, ko apgalvo prasītājas, tā nodrošina labāku Eiropas pilsoņu veselības un vides aizsardzību.
- 92 Komisija izklāsta, ka jauna transportlīdzekļa tipa apstiprināšana notiek šādi. Ražotājs iesniedz prototipu kompetentajām iestādēm, kurām ir jāpārlicinās, ka tas atbilst Direktīvas 2007/46 IV pielikumā uzskaitītajiem nosacījumiem, it īpaši tiem, kuri izriet no Regulas Nr. 715/2007 attiecībā uz piesārņojošu vielu emisijām. Kad “tips” ir apstiprināts, ražotājs uzsāk tā rūpniecisko ražošanu un katram pārdojamam transportlīdzeklim ir jāatbilst šim tipam.
- 93 Komisija uzsver, ka Regulas Nr. 715/2007 I pielikums, kurā ir norādītas maksimālās pieļaujamās piesārņojošu vielu emisijas, kas noteiktas attiecībā uz “Euro 5” standartu un “Euro 6” standartu, it īpaši tās, kuras attiecas uz slāpekļa oksīdiem, nekad nav ticis grozīts un tas “kā tāds vēl arvien ir daļa no Savienības tiesībām”.
- 94 Komisija arī norāda, ka pašā Regulā Nr. 715/2007 nav definēta procedūra, lai kontrolētu tās I pielikumā noteikto maksimālo pieļaujamo piesārņojošo emisiju ievērošanu, lai gan tās 5. panta 2. punktā tomēr ir ietverts noteikums, kas liedz – ar tajā uzskaitītajiem izņēmumiem – lietot pārveidošanas ierīces, kuras var nelabvēlīgi ietekmēt piesārņojošo emisiju mērīšanu.
- 95 Pēc Komisijas uzskatiem, kompetence noteikt īpašas procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam, papildinot Regulu Nr. 715/2007 un grozot tās nebūtiskus elementus, pati par sevi ietilpst regulatīvās kontroles procedūrā, kā tas ir norādīts šīs pašas regulas 5. panta 3. punktā. Tāpat tā

uzskata, ka ar tās 14. panta 3. punktu tai arī ir uzticēts veikt šo procedūru, pārbaūžu un prasību, kā arī testa ciklu, kuri tiek izmantoti, lai mēritu emisijas, vēlāku pārbaudi un saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem tai ir deleģēts pašai tās pielāgot, ja tās vairs nav piemērotas vai ja tās vairs pareizi neatspoguļo faktisko piesārņojošo emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem.

- 96 Komisija norāda, ka šajā kontekstā tā ir pieņēmusi Regulu Nr. 692/2008, it īpaši, lai ieviestu piesārņojošo emisiju no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem kontroles procedūras, izmantojot laboratorijas testa veidu, kura nosaukums angļu valodā ir “New European Driving Cycle” [“Eiropas Jaunais braukšanas cikls”] (*NEDC*) un kurš atbilst tehnoloģijai, kas tolaik bija pieejama (1. tipa tests, kas minēts šā sprieduma 12. punktā). Tā uzskata, kā norādīts Regulas Nr. 715/2007 15. apsvērumā, ka Savienības likumdevējs apzinājās iespējamo šā testa tipa nepiemērotību, lai atspoguļotu faktisko piesārņojošo emisiju daudzumu, un skaidri tai ir uzticējis atbildību pārbaudīt, vai tas nebūtu jāatjaunina vai jāaizstāj.
- 97 Komisija apgalvo, ka tādējādi tā ir vērsusi savu rīcību divos virzienos, kā tas ir izklāstīts Paziņojuma par to Kopienas tiesību aktu piemērošanu un turpmāku attīstību, kuri attiecas uz vieglo automašīnu emisijām un piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai (Euro 5 un Euro 6) (OV 2008, C 182, 17. lpp.), 10. punktā.
- 98 Pirmkārt, Apvienoto Nāciju Organizācijas Ekonomikas un sociālo lietu padomes darbu ietvaros Komisija esot piedalījusies jauna tipa laboratorijas testa izstrādē, kurš saukts par “pasaules mērogā saskaņotu vieglo transportlīdzekļu testa ciklu”, kura nosaukums angļu valodā ir “Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure” (*WLTP*) un kurš daudz labāk atspoguļojot faktisko piesārņojošo emisiju daudzumu nekā *NEDC* tests. Šajā ziņā *NEDC* testa aizstāšana ar *WLTP* testu tika veikta, pieņemot Komisijas Regulu (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Regulu Nr. 715/2007, groza Direktīvu 2007/46, Regulu Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Regulu Nr. 692/2008 (OV 2017, L 175, 1. lpp.).
- 99 Otrkārt, Komisija esot pilnveidojusi piesārņojošo emisiju mērīšanas procedūru reālos braukšanas apstākļos, iesaistot savos darbos visas ieinteresētās personas, tostarp atsevišķas vides aizsardzības organizācijas. Savienības tiesiskajā regulējumā šī procedūra esot ieviesta 2016. gada martā attiecībā uz vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem, Komisijai pieņemot Regulu 2016/427, ar ko groza Regulu Nr. 692/2008. Tieši ar Regulu 2016/427, nevis ar apstrīdēto regulu esot ieviesta koncepcija par *NTE* vērtībām. Līdzīga veida pasākums no 2011. gada bijis pieņemts attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem.
- 100 Komisija izklāsta, ka laboratorijas testi un *RDE* testi papildina cits citu. Pirmie minētie testi dodot vairāk informācijas, savukārt otro minēto testu priekšrocība, it īpaši to ilguma un īstenošanas nosacījumu daudzveidības dēļ, esot ļaut atklāt iespējamās atkārtotās neatbilstības laboratorijas testu rezultātiem, kuras var norādīt uz to, ka šajos pēdējos minētajos testos transportlīdzekļu ražotāji lieto pārveidošanas ierīces, kas nelabvēlīgi ietekmē rezultātus salīdzinājumā ar tiem, kas rastos normālā transportlīdzekļa izmantošanas situācijā. Tieši tāpēc Regulā 2016/427 ir ticis paredzēts, ka pat pārejas periodā, kas sākās 2016. gada 20. aprīlī, pirms *NTE* vērtību noteikšanas *RDE* testi būtu jāveic “uzraudzības nolūkā”.
- 101 Tālāk Komisija būtībā paskaidro, ka dažādie nosacījumi saistībā ar braucieniem pa ceļiem, kas ir jāīsteno, lai apstiprinātu *RDE* testu, tāpat kā PEMS izmantošana, rada statistiskās un tehniskās nenoteiktības, kas pamato tādu atbilstības koeficientu *CFpollutant* ieviešanu, kuri ir jāpiemēro “Euro 6” standarta maksimālajām pieļaujamajām slāpekļa oksīdu emisijām, lai izvairītos no nederīgiem rezultātiem attiecībā uz šo robežvērtību ievērošanu, veicot šos testus, kā arī sekojošiem prettiesiskiem atteikumiem piešķirt tipa apstiprinājumu. Tādējādi tiesas sēdē Komisija izklāstīja, ka ar *RDE* testu Igaunijā vasaras pēcpusdienā un ar *RDE* testu Luksemburgā ziemas agrā rītā ar to pašu transportlīdzekli varētu panākt būtiski atšķirīgus rezultātus, ņemot vērā ļoti atšķirīgos apstākļus. Tāpat, tā kā *RDE* testi ilgst no pusotras stundas līdz divām stundām, to mainīgais ilgums varētu ietekmēt

rezultātus. Ar PEMS tiekot mērīti trīs datu kopumi, kuri ir jāapvieno, lai noteiktu slāpekļa oksīdu masu, kas tiek emitēta uz kilometru, un katram no šiem trim mērījumiem ir sava nenoteiktības pakāpe. Turklāt PEMS varētu mainīt stāvokli, kādā tās noregulētas, testa laikā. Atbilstības koeficienti *CFpollutant* esot tikuši paredzēti Regulā 2016/427, lai ņemtu vērā šīs nenoteiktības, pat ja to vērtības tajā vēl nebija noteiktas. Attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem šādi koeficienti jau bija paredzēti agrākos tiesiskajos regulējumos.

- 102 Apstrīdētās regulas, kas stājās spēkā 2016. gada 15. maijā, pieņemšanas rezultātā esot grozīta *RDE* testu juridiskā piemērojamība, jo šāds neveiksmīgs tests attiecībā uz *NTE* vērtībām, kuras tagad ir definētas, nosakot atbilstības koeficientus *CFpollutant*, no šo robežvērtību piemērošanas datumiem izraisa skaidru un vienkāršu atteikumu piešķirt attiecīgā transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu. Komisija atgādina, ka atbilstoši tam, kas izrietot no apspriedēm, kuras jau vairākus gadus notikušas ar ieinteresētajām personām, un tam, kas ir norādīts Regulas 2016/427 5. apsvērumā, attiecībā uz slāpekļa oksīdu *NTE* vērtībām un atbilstības koeficientiem *CFpollutant* tika noteikti divi secīgi posmi. Tādējādi saistībā ar pasažieru transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu laikposmā no 2017. gada 1. septembra līdz 2019. gada 31. decembrim pagaidu atbilstības koeficients *CFpollutant*, kas piemērojams pēc ražotāja pieprasījuma, tika noteikts 2,1. Savukārt normālais jeb “galīgais” atbilstības koeficients *CFpollutant*, kas no 2020. gada 1. janvāra ir obligāts visiem, tika noteikts 1,5.
- 103 Komisija precizē, ka normālais jeb “galīgais” atbilstības koeficients *CFpollutant* ir 1, kurš palielināts ar tehniskās nenoteiktības pielaidi 0,5, kas pamatota, ņemot vērā pašreizējo PEMS veikspējas līmeni. Komisija norāda, ka šī nenoteiktības pielaide katru gadu tiks izvērtēta un pārskatīta, attiecīgi uzlabojoties mērījumu kvalitātei. Tā izklāsta, ka pagaidu atbilstības koeficientu *CFpollutant* 2,1, kas ir izmantojams pēc pieprasījuma, pamato ne tikai šī tehniskās nenoteiktības pielaide, bet arī statistiskā nenoteiktība, kas ir saistīta ar dažādiem iespējamajiem braukšanas maršrutiem, kuri var tikt piemēroti *RDE* testos. Tas esot noteikts amplitūdā no 1,6 līdz 2,2, kuru ir identificējis Kopīgais pētniecības centrs (*JRC*), pamatojoties uz modelēšanu, ņemot vērā, ka apstrīdētās regulas sagatavošanas brīdī vēl nebija pietiekamas uzkrātās pieredzes. Pēc Komisijas uzskatiem, šai statistiskajai nenoteiktībai būtu “jāsamazinās, jo attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu tipiem obligāti tiks veikti *RDE* [testi]”, tāpat kā būtu jāsamazinās tehniskajai nenoteiktībai uzlabojumu dēļ, kas veikti attiecībā uz PEMS. Šajā ziņā regulas par grozījumiem projektā, kura pašlaik tiek apspriesta, esot paredzēta tehniskās nenoteiktības pielaide, kas ir samazināta līdz 0,43, un tādējādi normālais jeb “galīgais” atbilstības koeficients esot paredzēts 1,43.
- 104 No apstrīdētās regulas pieņemšanas tiesiskajiem un vēsturiskajiem apstākļiem Komisija secina, ka tā nekādi nedod “atļauju piesārņot” vai nekādi neizraisa vides aizsardzības līmeņa pasliktināšanos, bet, gluži pretēji, tā pastiprina cīņas pret gaisa piesārņojumu juridisko arsenālu, liedzot apstiprināt to transportlīdzekļu tipus, kuri ir aprīkoti ar aizliegtajām pārveidošanas ierīcēm.
- 105 Lai precīzāk atbildētu uz prasītāju izvirzītajiem pamatiem, kuri ir saistīti ar tās kompetences neesamību pieņemt apstrīdēto regulu, Komisija vispirms norāda, ka tiesību aktu apsvērumi neveido tiesību normas, atbilstoši kurām var tikt īstenota šīs regulas tiesiskuma pārbaude.
- 106 Pēc tam Komisija atgādina, ka apstrīdētā regula tika pieņemta, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu. Tā no jauna izklāsta regulas pieņemšanas procedūru regulatīvās kontroles komitoloģijas procedūras ietvaros un uzsver, ka ne Parlaments, ne Padome neiebilda pret projektu.
- 107 Komisija noliedz, ka tā ar apstrīdēto regulu būtu grozījusi Regulas Nr. 715/2007 būtisku elementu, kas šajā gadījumā ir “Euro 6” standartā noteiktās maksimālās pieļaujamās piesārņojošu vielu emisijas, kuras norādītas šīs regulas I pielikumā, kā to apgalvo prasītājas. Šajā ziņā tā piekrīt, ka Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punkts tai neļauj grozīt vai aizstāt tās I pielikumā minētās maksimālās pieļaujamās emisijas.

- 108 Tomēr, pirmkārt, Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā norādītās maksimālās pieļaujamās emisijas joprojām pilnībā esot piemērojamas attiecībā uz laboratorijas testiem, kas esot attiecīgo transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma sistēmas “stūrakmens” un nevarot tikt aizstāti ar *RDE* testiem, kuri ir “mazāk stabili, mazāk pilnīgi un ir balstīti uz atšķirīgu tehnoloģiju”.
- 109 Otrkārt, Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā norādītās maksimālās pieļaujamās emisijas esot piemērojamas arī *RDE* testos un ar atbilstības koeficientiem *CFpollutant* tās netiekot grozītas; tie ļauj panākt tikai salīdzināmību to iemeslu dēļ, kuri ir saistīti ar statistiskām un tehniskām nenoteiktībām, kas izklāstītas šā sprieduma 101. un 102. punktā, ar laboratorijas testu rezultātiem, lai atklātu pārveidošanas ierīces. Tādējādi ar *RDE* testu procedūru, kura esot papildu procedūra salīdzinājumā ar laboratorijas testiem un kura tiek organizēta, kā izklāstīts iepriekš, netiekot grozīti šīs regulas būtiski elementi, bet, gluži pretēji, nodrošināta to labāka ievērošana. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija it īpaši apstrīd Briseles pilsētas argumentu tās replikā, saskaņā ar kuru ar *NTE* vērtībām, kuras izriet no atbilstības koeficientu *CFpollutant* piemērošanas, tiek atņemta “Euro 6” maksimālo pieļaujamo piesārņojošu vielu emisiju, kuras norādītas šajā pielikumā, lietderīgā iedarbība.
- 110 It īpaši attiecībā uz Parīzes pilsētas un Madrides pilsētas argumentiem, kuru mērķis ir pierādīt, ka Komisija neesot ievērojusi būtiskus procedūras noteikumus, Komisija uzskata, ka, tā kā tās kompetencē bija pieņemt apstrīdēto regulu, ja tā ir ievērojusi šim nolūkam paredzēto procedūru, proti, regulatīvās kontroles komitoloģijas procedūru, tad tā noteikti ir ievērojusi būtiskus procedūras noteikumus. Šajā ziņā tā atgādina procedūras, kurā tika pieņemta apstrīdētā regula, norisi un uzsver, ka Parlaments ar balsu vairākumu nav iebildis pret projektu, kas, ņemot vērā piemērojamos noteikumus, lai īstenotu procedūru, bija pietiekami, neatkarīgi no tā, ka šis balsu vairākums bija niecīgs.
- 111 Visbeidzot attiecībā uz apgalvojumiem par piemērotās procedūras pārskatāmības trūkumu Komisija paskaidro, ka Savienības tiesa ir atzinusi likumdevējam iespēju pilnvarot Komisiju grozīt vai papildināt pamataakta normas ar īstenošanas normām, kuras neattiecas uz būtiskiem elementiem (spriedums, 1970. gada 17. decembris, *Köster, Berodt & Co.*, 25/70, EU:C:1970:115), un ka tagad tā ir nostiprināta LESD 290. un 291. pantā. Šajā gadījumā katrā ziņā esot ņemtas vērā sabiedriskās apspriešanas un ekspertu viedoklis, lai ieviestu *RDE* testus.
- 112 Ir jānorāda, ka apstrīdēto regulu, kā ir apstiprināts tās apsvērumos, Komisija ir pieņēmusi, pamatojoties uz Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu. Šī tiesību norma ļauj Komisijai, kā tas ir norādīts šā sprieduma 8. punktā, noteikt īpašas procedūras, pārbaudes un prasības transportlīdzekļu apstiprināšanas nolūkā, it īpaši attiecībā uz izpūtēja emisijām un pārveidošanas ierīcēm, grozot Regulu Nr. 715/2007 saistībā ar nebūtiskiem elementiem, attiecīgā gadījumā to papildinot.
- 113 Pat ja tas nav norādīts apstrīdētās regulas preambulā, ir jāņem vērā arī Regulas Nr. 715/2007 14. panta 3. punkts, kas minēts šā sprieduma 10. punktā un kas būtībā attiecas uz to elementu pārmaiņām, par kuriem ir runa šīs pašas regulas 5. panta 3. punktā. Proti, apstrīdētajā regulā ar veiksmīgiem *RDE* testiem ir ietverta jauna prasība attiecībā uz transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, proti, šī regula ir paredzēta, lai sasniegtu mērķi pielāgot testus pirms šā apstiprinājuma “tā, lai tie atspoguļotu faktisko emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem”, kā tas ir paredzēts šīs regulas 14. panta 3. punktā.
- 114 Saskaņā ar šīm abām tiesību normām – gan Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu, gan tās 14. panta 3. punktu – tādējādi Komisijai ir jārikojas regulatīvās kontroles procedūras ietvaros, kas definēta Lēmuma 1999/468 5.a pantā, kā izklāstīts šā sprieduma 9. punktā. Pašā šā lēmuma 7.a apsvērumā, uz kuru ir atsaukušās prasītājas un kurā ir precizēta šā lēmuma 5.a panta piemērojamība, kā precizēts šā sprieduma 88. punktā, ir norādīts, ka regulatīvās kontroles komitoloģijas procedūra ir jāizmanto “attiecībā uz vispārējiem pasākumiem, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus elementus aktā, kas pieņemts saskaņā ar [EKL 251. pantā] noteikto procedūru, tostarp svītrot dažus šādus elementus vai papildināt aktu, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus[, tomēr] akta būtiskos elementus var grozīt vienīgi likumdevējs, pamatojoties uz Līgumu”.

- 115 Tā kā prasītājas apgalvo, ka Komisija ar apstrīdēto regulu ir grozījusi Regulas Nr. 715/2007 būtisku elementu, proti, attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktās maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras norādītas šīs regulas I pielikumā, pirmais jautājums, kurš ir jāatrisina, ir par to, vai šīs robežvērtības ir vai nav šīs regulas būtisks elements, ko Komisija nevar grozīt, pamatojoties uz šīs pašas regulas 5. panta 3. punktu un 14. panta 3. punktu, kopsakarā ar Lēmuma 1999/468 5.a pantu. Ja tas tā ir, būs jāizskata otrais jautājums par to, vai, apstrīdētajā regulā nosakot slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kas ir jāievēro *RDE* testos, un nosakot atbilstības koeficientus *CF_{pollutant}*, Komisija ir grozījusi šīs maksimālās pieļaujamās emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu.
- 116 Saistībā ar pirmo jautājumu, raugoties no kontekstuālā un teleoloģiskā viedokļa, var norādīt, ka Regulas Nr. 715/2007 3. apsvērumā ir norādīts, ka “ar šo regulu nosaka transportlīdzekļu emisiju pamatnoteikumus, bet tehniskās specifikācijas noteiks, īstenojot pasākumus, kas pieņemti atbilstīgi komitoloģijas procedūrām”. Tālāk šīs regulas 4. apsvērumā ir norādīts, ka “vēl vairāk jāsamazina transporta nozares [...], mājsaimniecību un enerģētikas, lauksaimniecības un rūpniecības nozaru radītās emisijas, lai sasniegtu ES gaisa kvalitātes mērķus”, ka “tāpēc uzdevums samazināt transportlīdzekļu emisijas būtu jārisina kā daļa no visaptverošas stratēģijas” un ka ““Euro 5” un “Euro 6” standarti ir vieni no ierosinātajiem pasākumiem, lai samazinātu cieta daļiņu un ozona prekursoru emisijas, piemēram, slāpekļa oksīdu un oglekļa dioksīda emisijas”. Šīs regulas 5. apsvērumā ir precizēts, ka “ES gaisa kvalitātes mērķu sasniegšanai ir nepieciešami turpmāki centieni, lai samazinātu transporta līdzekļu radītās emisijas”, ka “šā iemesla dēļ ražotāji būtu jānodrošina ar skaidru informāciju par turpmākajām emisiju robežvērtībām” un ka “tāpēc šajā regulā ir iekļauta ne tikai “Euro 5”, bet arī “Euro 6” emisiju robežvērtību fāze”. Šīs pašas regulas 6. apsvērumā ir piebilsts, ka, “lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības, jo īpaši ir nozīmīgi jāsamazina slāpekļa oksīdu emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem”, un ka “tādēļ jānodrošina ambiciozu robežvērtību ievērošana “Euro 6” fāzē [...]”.
- 117 Ir jāņem vērā arī šādas Regulas Nr. 715/2007 tiesību normas. 1. pantā ir precizēts, ka “ši regula nosaka vienotas tehniskas prasības mehānisko transportlīdzekļu [...] tipa apstiprinājumam [...], ņemot vērā to emisijas”. 4. panta 1. punktā ir noteikts, ka “ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem”, un ka “šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, kād[a] minēt[a] I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā”. 4. panta 2. punktā ir norādīts, ka “ražotājam jāveic tādi tehniskie pasākumi, lai nodrošinātu izpūtēja un iztvaikošanas emisiju efektīvu ierobežošanu saskaņā ar šo regulu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus”, un ka “ekspluatācijas atbilstību jo īpaši pārbauda attiecībā uz izpūtēja emisijām, salīdzinot ar I pielikumā noteiktajām maksimālajām pieļaujamajām emisijām”. 10. pantā dalībvalstīm saskaņā ar grafiku, kas tajā ir norādīts, ir prasīts, ņemot vērā dažādu kategoriju transportlīdzekļus, atteikt jauniem transportlīdzekļiem izdot tipa apstiprinājumu vai aizliegt jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā, ja tie “[ne]atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un jo īpaši [“Euro 5” vai “Euro 6”] robežvērtībām, kas noteiktas I pielikumā”.
- 118 No šā sprieduma 116. un 117. punktā minētajiem apsvērumiem un tiesību normām izriet, ka attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktās maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, tiešām veido šīs regulas būtisku elementu un pat centrālo elementu, jo visas minētās regulas tiesību normas – kopā ar citām tiesību normām, kuras attiecas uz citu piesārņojošu vielu emisijām, – ir norādītas tikai atbilstoši mērķim nodrošināt, ka šīs robežvērtības tiek ievērotas visā transportlīdzekļu parastajā kalpošanas laikā, ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus, un ka maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas ir noteiktas pašā regulā (I pielikumā, kas ir tās neatņemama sastāvdaļa), ka tās iesākumā ir noteikuši Parlaments un Padome un ka nevienā regulas tiesību normā skaidri nav paredzētas pilnvaras Komisijai tās grozīt īstenošanas pilnvaru ietvaros.

- 119 Šajā ziņā, *a contrario*, saistībā ar cietajām daļiņām, kas Regulas Nr. 715/2007 3. panta 5. punktā definētas kā izplūdes gāzu sastāvdaļas, kuras nav gāzveida, šīs pašas regulas 14. panta 2. punktā ir norādīts, ka pēc Cieto daļiņu noteikšanas programmas pabeigšanas, kas īstenota Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas ietvaros, bet ne vēlāk kā pēc “Euro 6” standarta stāšanās spēkā Komisijai būs “atkārtoti jākalibrē” uz daļiņu masas pamatoto vērtību robežvērtības, kas noteiktas šīs regulas I pielikumā, un jāievieš uz daļiņu skaita pamatoto vērtību robežvērtības šajā pielikumā. Tas, ka nepastāv tāda pati tiesību norma saistībā ar slāpekļa oksīdu emisiju robežvērtībām, apstiprina, ka Parlaments un Padome nav paredzējuši uzticēt Komisijai pilnvaras tās grozīt. Turklāt tiesību normas attiecībā uz cietajām daļiņām izņēmuma raksturs ir apstiprināts citās šīs regulas 14. panta normās, proti, 4. un 5. punktā, saskaņā ar kuriem attiecībā uz maksimālās pieļaujamās emisijas citām piesārņojošām vielām iespējamu ieviešanu vai uz maksimālās pieļaujamās emisijas oglekļa monoksīdam un oglekļa dioksīda izpūtēju emisijām, pamatojoties uz aukstās palaišanas pārbaudes rezultātiem, grozīšanu Komisijai ir jāiesniedz priekšlikums Parlamentam un Padomei. Līdz ar to, izņemot cietās daļiņas, piesārņojošo vielu, tostarp slāpekļa oksīdu, emisiju, ko rada transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas šī regula, robežvērtību noteikšana vai grozīšana ir Parlamenta un Padomes kompetencē.
- 120 Līdz ar to attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktās maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, ir šīs regulas būtisks elements, ko Komisija nevar grozīt regulatīvās kontroles komitoloģijas procedūras ietvaros, kā tam turklāt piekrist pati Komisija, kā norādīts šā sprieduma 107. punktā.
- 121 Saistībā ar otro jautājumu Komisija apgalvo, ka, apstrīdētajā regulā definējot slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kuras ir jāievēro *RDE* testu laikā ar atbilstības koeficientu *CFpollutant* noteikšanu, tā nav grozījusi maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā. Atgādinājumam – atbilstības koeficienti *CFpollutant*, kuri ir norādīti apstrīdētajā regulā saistībā ar slāpekļa oksīdiem, ir 2,1 pēc ieinteresētā transportlīdzekļu ražotāja pieprasījuma attiecībā uz pārejas periodu, kas atkarībā no transportlīdzekļu kategorijām un pieprasīto dokumentu veida beidzas no 2019. gada 31. decembra līdz 2021. gada 31. decembrim, bet parasti – 1,5. Izmantojot tos kā koeficientu, ar kuru tiek reizinātas “Euro 6” maksimālās pieļaujamās emisijas, tie ļauj iegūt *NTE* emisiju vērtības. Komisija būtībā apgalvo, ka maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras noteiktas “Euro 6” standartā, joprojām ir piemērojamas ne tikai laboratorijas testos, bet tās tagad attiecas arī uz *RDE* testiem, jo atbilstības koeficienti *CFpollutant* ir tikai statistiskas un tehniskas korekcijas elementi.
- 122 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, ka no Regulas Nr. 715/2007 4. panta 2. punkta otrās daļas, saskaņā ar kuru “ražotājam jāveic tādi tehniskie pasākumi, lai nodrošinātu izpūtēja un iztvaikošanas emisiju efektīvu ierobežošanu saskaņā ar šo regulu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus”, izriet, ka “Euro 6” standartā noteiktās maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras norādītas šīs regulas I pielikumā, ir jāievēro reālos braukšanas apstākļos un tādējādi oficiālo testu laikā reālos braukšanas apstākļos pirms apstiprināšanas. Komisija to neapstrīd, jo tā apgalvo, ka tas tā ir.
- 123 Šajā ziņā Komisijas argumentam, ka “Euro 6” standartā noteiktās maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, joprojām pilnībā ir piemērojamas laboratorijas testos, nav nozīmes, pat ja tā ir taisnība, jo šīs maksimālās pieļaujamās emisijas ir jāievēro arī *RDE* testu laikā. Attiecībā uz šā sprieduma 108. punktā minēto argumentu, ka laboratorijas testi esot piesārņojošo emisiju no transportlīdzekļiem kontroles “stūrakmens”, tas ir pretrunā faktam, ka tieši šo testu apstākļi ir pārāk attālināti no reāliem braukšanas apstākļiem, lai tie paši par sevi ļautu pārliecināties par regulā paredzēto noteikumu par piesārņojošu vielu emisijām no transportlīdzekļiem ievērošanu, kā tas jau apliecināts šīs regulas 15. apsvērumā un kā skaidri norādīts Regulas 2016/427, ar kuru tiesiskajā regulējumā ir ieviesti *RDE* testi, 1., 2. un 4. apsvērumā, tāpat arī apstrīdētās regulas 3. un 7. apsvērumā. Tādējādi, lai gan laboratorijas testi sniedz ļoti detalizētu un noderīgu informāciju par transportlīdzekļu “darbību”, it īpaši kopš *NEDC* testu aizstāšanas ar *WLTP* testiem, tie nepadares *RDE* testus par otršķirīgiem.

- 124 Šajā ziņā, lai gan *RDE* testi saskaras ar īpašiem ierobežojumiem, it īpaši ar dažu nenoteiktības pielāgšanas robežu pārvaldību, kā paskaidro Komisija, tie ir izstrādāti, lai labāk izprastu parastos transportlīdzekļu izmantošanas apstākļus, ko nedara laboratorijas testi, kā izklāstīts Regulas Nr. 2016/427 un apstrīdētās regulas apsvērumos, kuri minēti šā sprieduma 123. punktā. It īpaši Regulas Nr. 2016/427 4. apsvērumā ir norādīts, ka to darbu mērķis, kuru rezultāts ir *RDE* testi, kas definēti šajā regulā, bija “izstrādāt[..] tādu testēšanas procedūru [...] [*RDE*], ar kuru precīzāk atspoguļo uz ceļa izmērītās emisijas”.
- 125 Turklāt *RDE* testu nozīme ir tikusi pastiprināta pēc tam, kad *RDE* testu juridiskā piemērojamība ir tikusi grozīta ar apstrīdēto regulu, saskaņā ar kuru, kā izklāstījusi Komisija, no tajā noteiktajiem slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtību piemērošanas datumiem šie testi vairs netiek veikti tikai “uzraudzības nolūkā”, bet no to rezultātiem ir atkarīga iespēja saņemt tipa apstiprinājumu un pēc tam iespēja reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā un lietot uz ceļiem attiecīgos transportlīdzekļus.
- 126 Līdz ar to tas, ka vienlaikus pastāv laboratorijas testi un *RDE* testi, nekādi neietekmē pienākumu ievērot attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktās maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, reālos braukšanas apstākļos un tādējādi *RDE* testos.
- 127 Šādos apstākļos piemērojamo tiesību pašreizējā stāvoklī nevar būt pieļaujams tas, ka Komisija, izmantojot atbilstības koeficientus *CFpollutant*, pati ir noteikusi slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kuras nedrīkst pārsniegt *RDE* testos un kuras ir augstākas nekā “Euro 6” standartā noteiktās maksimālās pieļaujamās emisijas, kas norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā.
- 128 Proti, tas *de facto* ietver maksimālo pieļaujamo slāpekļa oksīdu emisiju, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, grozīšanu saistībā ar *RDE* testiem, lai gan tajos tās ir jāpiemēro, kā tas izriet no šā sprieduma 122. punkta.
- 129 Šajā ziņā ir jāuzsver, ka sistēma maksimālo pieļaujamo slāpekļa oksīdu emisiju, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu, reizināšanas koeficienta (atbilstības koeficients *CFpollutant*) ieviešanai obligāti ir saistīta ar paša šā standarta grozīšanu, pretēji sistēmai, kurā tiek ņemti vērā mērinstrumentu rādītāji un iespējamās kļūdas, veicot korekcijas pašos mērījumos, nevis robežvērtībās, kas ir jāievēro. Proti, ja kļūdas pielāgšanas robežas saistībā ar veiktajiem mērījumiem ir pietiekami samērīgas, otrā veida sistēma ar pieņemamu ticamības pakāpi ļauj pārbaudīt, vai robežvērtības ir ievērotas.
- 130 Taču, tā kā maksimālo pieļaujamo slāpekļa oksīdu emisiju, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, grozījums, kā norādīts šā sprieduma 120. punktā, ir šīs regulas būtiska elementa grozījums, Komisijas kompetencē nebija veikt šo grozīšanu atbilstoši īstenošanas pilnvarām, kuras izmantotas regulatīvās kontroles komitoloģijas procedūras ietvaros un kuras tai ir noteiktas šīs regulas 5. panta 3. punktā un 14. panta 3. punktā.
- 131 Šo secinājumu nevar apšaubīt ar faktu, ka atbilstības koeficientu *CFpollutant* un slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtību esamība ir paredzēta Regulā Nr. 2016/427, kas nav prasības atcelt tiesību aktu priekšmets. Pirmkārt, šī regula, kas arī ir Komisijas regula, nevar “aizšķērsot” Regulas Nr. 715/2007 normu piemērošanu, kuras izvērtētas šā sprieduma 112.–120. punktā un kurās šajā jomā ir noteikts Komisijas īstenošanas pilnvaru apjoms, un, otrkārt, tieši apstrīdētajā regulā saistībā ar slāpekļa oksīdu emisijām, veicot *RDE* testus, ir noteikts piemērot *NTE* vērtības, kuras ir augstākas nekā attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktās maksimālās pieļaujamās emisijas, šo pēdējo minēto vietā, šīs *NTE* vērtības padarot par saistošām, lai noteiktu, vai šie testi ir vai nav veiksmīgi.
- 132 Tādējādi prasītāju atcelšanas pamati saistībā ar Komisijas kompetences neesamību ir jāapmierina, ciktāl tie attiecas uz atbilstības koeficientiem *CFpollutant*, kuri ir norādīti apstrīdētajā regulā un no kuriem izriet slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības.

- 133 Pilnības labad, pieņemot, ka, pretēji tam, kas ir nospriests iepriekš, Komisija tomēr varētu noteikt atbilstības koeficientus *CFpollutant*, lai ņemtu vērā dažas nenoteiktības, ir jāprecizē, ka tā katrā ziņā nevarēja izmantot līmeņus, kuri norādīti apstrīdētajā regulā, ievērojot savu īstenošanas pilnvaru apjomu. Šie līmeņi neļauj ar pieņemamu ticamības pakāpi pārbaudīt, vai *RDE* testu laikā tiek ievērotas maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, lai gan šīs robežvērtības tajā ir jāpiemēro, ņemot vērā to, kas ir minēts šā sprieduma 122. punktā.
- 134 Proti, ņemot vērā izmantoto atbilstības koeficientu *CFpollutant* ļoti būtisko vērtību, kas ir 2,1 un 1,5, *RDE* testos izmērītie slāpekļa oksīdu emisiju līmeņi var būt attiecīgi līdz vairāk nekā divas reizes augstāki un pusotru reizi augstāki nekā šīs maksimālās pieļaujamās emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, un tests netiktu uzskatīts par negatīvu. Izmantojot prasītāju sniegto piemēru, tas ļauj dīzeļdzinēja pasažieru transportlīdzeklim, kura slāpekļa oksīdu emisijas atbilstoši “Euro 6” standartam ir ierobežotas līdz 80 mg/km, sekmīgi izturēt *RDE* testu, ja tā emisijas ir zemākas par mērījumu 168 mg/km pārejas posmā un ja tā emisijas ir zemākas par 120 mg/km pēc šā posma. Atgādinājumam – robežvērtība, kas noteikta attiecībā uz “Euro 5” standartu, bija 180 mg/km tam pašam transportlīdzekļa tipam.
- 135 Tomēr, pat ja uzskatītu par pareiziem visus Komisijas sniegtos paskaidrojumus attiecībā uz tehniskās un statistiskās nenoteiktības pielaidēm, kuras esot pamatojušas apstrīdētajā regulā izmantotos atbilstības koeficientus *CFpollutant*, no tiem izrietošās slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības ar pieņemamu ticamības pakāpi neļauj pārbaudīt, vai šīs maksimālās pieļaujamās emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, ar transportlīdzekli ir vai nav ievērotas, veicot *RDE* testu.
- 136 Faktiski, pat aprobežojoties tikai ar normālā jeb “galīgā” atbilstības koeficienta *CFpollutant* piemērošanu, kas ir 1,5 un kas ir izskaidrojams ar tehniskās nenoteiktības pielāides esamību, kura ir 0,5, proti, 50 %, ir jākonstatē, ka kļūdas pielāide 50 % apmērā ir puse no tā, kas, domājams, ir jāizmēra, un ka tad, ja šī pielāide tiek pārvērsta reālā kļūdas pielāidē salīdzinājumā ar ierīces mērījumu, ar to tiek iegūta pielāide 33 % apmērā (tiek pieļauts, ka mērījums 120 mg/km patiesībā var atbilst emisijām, kas ir 80 mg/km, proti, par vienu trešdaļu mazāk nekā mērījums). Tas nozīmē, ka pēc *RDE* testa veikšanas nevar noteikt, vai ar testēto transportlīdzekli tiek vai netiek ievērotas šīs robežvērtības, vai pat to, vai tas tām ir tuvu. Tādējādi, ņemot vērā šādu koeficientu, ja pēc dīzeļdzinēja pasažieru transportlīdzekļa atgriešanās no *RDE* testa PEMS parāda slāpekļa oksīdu emisijas līmeni, kas ir 120 mg/km, tas var nozīmēt trīs šādas situācijas: vai nu ierīce uzrāda pareizus mērījumus un transportlīdzeklis tiešām emitē slāpekļa oksīdus, kas ir 120 mg/km, proti, pusotru reizi vairāk, nekā tas ir atļauts “Euro 6” standartā, vai arī ierīce tiešām var kļūdīties mērījumā tādā apmērā, kas atbilst tehniskās nenoteiktības pielāidei, kuru ir izvirzījusi Komisija, un tas var nozīmēt, ka transportlīdzeklis patiesībā emitē slāpekļa oksīdus, kas ir tikai 80 mg/km, proti, ka tas pilnībā atbilst standartam, vai, gluži pretēji, ja ierīce ir kļūdušies pretējā virzienā, ka transportlīdzeklis patiesībā emitē slāpekļa oksīdus, kas ir 160 mg/km, proti, divas reizes vairāk, nekā atļauts šajā standartā. Tomēr, pretēji tam, ko būtībā Komisija tiesas sēdē ir norādījusi, atbildot uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumu, nekas negarantē, ka laboratorijas testā obligāti tiks “notverts” pārāk piesārņojošs transportlīdzeklis, kas būtu veiksmīgi izturējis *RDE* testa posmu tehniskās nenoteiktības pielāidei dēļ. Nekas negarantē, piemēram, ka dīzeļdzinēja pasažieru transportlīdzeklis, kurš *RDE* testa laikā uzrāda mērījumu 100 mg/km un kurš faktiski šī testa laikā ir emitējis slāpekļa oksīdus šādā līmenī vai augstākā līmenī, laboratorijas testa laikā uzrādīs mērījumu, kas ir vairāk nekā 80 mg/km slāpekļa oksīdu emisiju. Ja laboratorijas testi būtu tik uzticami, *RDE* testi turklāt nebūtu vajadzīgi. *A fortiori* iepriekš identificētās problēmas pastāv, ja tiek izmantots pagaidu atbilstības koeficients *CFpollutant* 2,1.
- 137 Līdz ar to nenoteiktības apmērs, kas izriet no apstrīdētajā regulā norādīto atbilstības koeficientu *CFpollutant* vērtības, katrā ziņā neļauj, pretēji tam, ko apgalvo Komisija, *RDE* testos piemērot maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, ņemot vērā ļoti būtiskās iespējamās atšķirības starp

šīm robežvērtībām un faktiskajiem slāpekļa oksīdu daudzumiem, kas tiek emitēti šādu testu laikā, lai gan šo emisiju *NTE* vērtības netiktu pārsniegtas saskaņā ar mērījumiem, kas veikti ar PEMS. Tādējādi šī nenoteiktības apmēra rezultātā šīs robežvērtības *de facto* tiek grozītas saistībā ar šiem testiem, lai gan saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 normām šādas robežvērtības ir jāievēro reālos braukšanas apstākļos un tādējādi oficiālo testu laikā reālos braukšanas apstākļos pirms apstiprināšanas, kā norādīts šā sprieduma 122. punktā. Līdz ar to Komisija arī šo iemeslu dēļ šajā ziņā nav ievērojusi savas kompetences robežas, kā izklāstīts šā sprieduma 132. punktā.

- 138 Turklāt saistībā ar Komisijas sniegtajiem paskaidrojumiem, lai ar statistiskās nenoteiktības pielaidi 0,6, kas papildina tehniskās nenoteiktības pielaidi 0,5, kura tiek piemērota attiecībā uz normālo jeb “galīgo” atbilstības koeficientu *CFpollutant*, it īpaši pamatotu pagaidu atbilstības koeficientu *CFpollutant* 2,1, var norādīt, ka šie paskaidrojumi nav pārliecinoši attiecībā uz mērķi, kurš, kā atzīst Komisija, tiek īstenots un kurš ir nodrošināt maksimālo pieļaujamo slāpekļa oksīdu emisiju, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, ievērošanu, veicot *RDE* testus.
- 139 Šajā ziņā, pēc Komisijas uzskatiem, pagaidu statistiskās nenoteiktības pielaide 60 % apmērā esot saistīta ar dažādiem iespējamiem braucieniem, kurus var veikt transportlīdzekļu vadītāji, kas piedalās testos. Ir taisnība, ka bez īpašiem norādījumiem dažādi vadītāji, kuriem braucienam pa ceļiem tiktu uzticēts viens un tas pats transportlīdzeklis, pēc kāda laika atgrieztos ar ļoti atšķirīgiem rezultātiem atkarībā no viņu braukšanas stila, ceļiem, kurus viņi faktiski būtu izmantojuši, un satiksmes apstākļiem. Tomēr vispār iespējamās statistiskās novirzes vai nenoteiktības (risks, ka rezultāti nav reprezentatīvi attiecībā uz vispārējo realitāti) samazinās, veicot darbu, kas saistīts ar parauga vai pieredzes reprezentativitāti (šajā gadījumā testa reprezentativitāte) vai ar veikto izmēģinājumu skaitu (šajā gadījumā testu skaitu), nevis norādot, ka attiecībā uz rezultātiem var tikt pieļauta kļūdas pielaide 60 % apmērā. Šajā gadījumā, tieši nosakot pietiekami reprezentatīvu braucienu attiecībā uz vidējo reālo transportlīdzekļa izmantošanu (izmantošanas veidi – ceļš, pilsēta, automaģistrāle – un satiksmes apstākļi) un nosakot “vidējo” braukšanas stilu, var tikt novērsta būtiskas kļūdas attiecībā uz šādu izmantošanu. Turklāt tiesas sēdē Komisija pati ir minējusi vairākus elementus, kas izriet no Regulas Nr. 692/2008 III A pielikuma, kurā ir definēti *RDE* testu nosacījumi, un kas ir šādi: tādējādi trīs veidu braucieniem – ceļš, pilsēta, automaģistrāle – ir jābūt aptuveni līdzsvarotiem ilguma ziņā, testi ir jāveic darbdienā augstumā, kas nepārsniedz 700 metrus, un ir paredzēts ātrumu ierobežojums. Šajos apstākļos kopējā brauciena laika – no pusotras stundas līdz divām stundām – nejausai variācijai, kas ir paredzēta, lai novērstu iespējamās pārveidošanas ierīces iesaistīšanos vai tās ekspluatācijas pārtraukšanu konkrētā brīdī, nebūtu jāizraisa ļoti būtiski atšķirīgi rezultāti atkarībā no testu faktiskā ilguma.
- 140 Turklāt, pat ja ir iespējams, kā norādījusi Komisija tiesas sēdē, ka brauciens Igaunijā vasaras pēcpusdienā dod “labākus” rezultātus nekā brauciens Luksemburgā ziemas agrā rītā, pirmkārt, ar III A pielikuma saturu būtu jānodrošina, ka nevar būt pārāk daudz atšķirību starp divu braucienu iezīmēm (pārāk ekstrēms tests – pārāk auksts laiks, pārāk daudz sastrēgumu – būtu noraidāms), un, otrkārt, Regulā Nr. 715/2007, kurā ir noteiktas slāpekļa oksīdu emisiju robežvērtības attiecībā uz “Euro 6” standartu, nav paredzēts, ka šīs robežvērtības būtu augstākas Luksemburgā nekā Igaunijā. Tās kā “maksimālās pieļaujamās” vērtības ir jāievēro visur Savienībā. *RDE* testu mērķis tieši ir nodrošināt, ka tas tā ir apstākļos, kuriem, ja tie nav ekstrēmi, ir jābūt reprezentatīviem attiecībā uz transportlīdzekļa izmantošanas reālajiem apstākļiem, arī Luksemburgā.
- 141 Papildus tam, kā Komisija ir apstiprinājusi tiesas sēdē, atbildot uz Vispārējās tiesas rakstveida jautājumu, uz to pašu transportlīdzekļa tipu nedrīkst attiecināt virkni *RDE* testu, kuru rezultāti tiktu apvienoti, cerot, ka tie būs statistiski reprezentatīvi. Protams, var tikt veikts otrais tests, ja, veicot pirmo testu, ir radies kāds īpašs apstāklis, un var tikt veikts *RDE* tests tipa apstiprinājumam un pēc tam vēlāk papildu testi, lai pārbaudītu maksimālo pieļaujamo slāpekļa oksīdu emisiju ievērošanas turpināšanos visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā (šie ekspluatācijas atbilstības testi vēl nav veikti). Tāpat, tā kā *RDE* testi ir diezgan sarežģīti un dārgi, tie tiek veikti, izmantojot “testa saimes”, kurās var tikt sagrupēti vairāki tuvi transportlīdzekļu tipi, kurus ražotājs ir iekļāvis vienā un tajā pašā “saimē” un no

kuriem tikai attiecībā uz vienu tipu izlasi patiešām tiek veikti testi, kā tas ir paredzēts Regulas Nr. 692/2008 3. panta 10. punkta otrajā daļā, kopsakarā ar tās III A pielikuma 7. papildinājumu. Konkrētāk, šādos apstākļos tikai dažiem tās pašas “saimes” transportlīdzekļiem vienlaikus tiek piemēroti *RDE* testi, bet netiek veikta virkne *RDE* testu vienam un tam pašam transportlīdzeklim, transportlīdzekļa tipam vai pat transportlīdzekļu tipu “saimei”, no kuras tiktu iegūts kaut kādā ziņā “vidējais” statistiskais lielums. Katram no transportlīdzekļiem, kas tiek pārbaudīti testā, kā vienīgajam tipa, kas nodalīts no “saimes”, pārstāvim ir jāizpilda *RDE* tests, lai visa “saime”, pie kuras tas pieder, tiktu uzskatīta par tādu, kas veiksmīgi ir izturējusi *RDE* testus, kā izriet no iepriekš minētā 7. papildinājuma 4.1.1. un 4.1.2. punkta. Turklāt tas apstiprina faktu, ka maksimālās pieļaujamās piesārņojošu vielu emisijas, kas noteiktas attiecībā uz “Euro” standartiem, nav vērtības, kas būtu jāsasniedz vispārīgās pieejas ietvaros, bet runa ir par robežvērtībām, kas ir jāievēro attiecībā uz katru transportlīdzekli.

142 Tas viss liek Vispārējai tiesai šaubīties par Komisijas atsaukšanās uz iespējamām statistiska rakstura kļūdām pamatotību. Šķiet, ka Komisijas izvirzītie elementi liek apšaubīt *RDE* testa piemērotību, lai atspoguļotu braukšanas pa ceļiem realitāti. Tomēr, neklūstot par tehnisko ekspertu, Vispārējā tiesa norāda, ka *RDE* testi ir tikuši ilgi “apsvērti”, jo Komisija savos procesuālajos rakstos norāda, ka ar tiem saistītie darbi tika uzsākti 2011. gada janvārī, ka līdzīgi testi kopš tā paša gada operatīvi ir veikti attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ka šie testi ir notikuši tikai “uztraudzības” nolūkā attiecībā uz transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regula Nr. 715/2007, tikai īsu laikposmu – no 2016. gada 20. aprīļa, proti, dienas, kad stājās spēkā Regula 2016/427, un attiecībā uz dažiem transportlīdzekļiem – līdz 2017. gada 1. septembrim, kas ir slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtību faktiskās piemērošanas pirmais datums saistībā ar tipa apstiprinājumiem. Šādos apstākļos ir pārsteidzoši, ka Komisijai nav bijis laika pietiekami precizēt un standartizēt *RDE* testus, lai tie būtu reprezentatīvi attiecībā uz reālajiem braukšanas apstākļiem, lai šajā ziņā novērstu nenoteiktību 60 % apmērā saistībā ar to rezultātiem. Turklāt būtībā Regula 2016/427, ar kuru ir ieviests Regulas Nr. 692/2008 III A pielikums, it īpaši tā 4. un nākamie punkti un tā vienpadsmit papildinājumi, kuri veido aptuveni 120 lappuses konsolidētajā redakcijā, kas bija publicēta *EUR-Lex* datubāzē tiešsaistē, ietver ļoti precīzu *RDE* testa būtības aprakstu un to, kā tas ir jāveic. Turklāt, pat ja pastāv kādas atšķirības rezultātos pēc tam, kad ir veikti vairāku tipu transportlīdzekļu, kuri pieder pie vienas un tās pašas “saimes”, *RDE* testi, vai ja šādas atšķirības pastāv starp diviem tā paša transportlīdzekļa testiem, tas ir raksturīgs pašai šā tipa testa koncepcijai.

143 Tātad, tā kā nenoteiktības pielaide 60 % apmērā, kas ir saistīta ar pagaidu atbilstības koeficientu *CFpollutant* 2,1, nešķiet pamatota ar Komisijas izvirzītajām statistiskajām problēmām, katrā ziņā Komisija nav pierādījusi, ka šis pagaidu atbilstības koeficients ļautu pārbaudīt maksimālo pieļaujamo slāpekļa oksīdu emisiju, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, ievērošanu, veicot *RDE* testus.

144 Tādējādi šā sprieduma 138.–143. punktā izklāstīto iemeslu dēļ vēl lielākas pilnības labad ir jāapstiprina, ka pagaidu atbilstības koeficienta *CFpollutant*, kas ir 2,1, ieviešanas rezultātā *de facto* ir grozītas šīs robežvērtības attiecībā uz *RDE* testiem, lai gan saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 normām šīs robežvērtības ir jāievēro reālos braukšanas apstākļos un tādējādi oficiālo testu laikā reālos braukšanas apstākļos pirms apstiprināšanas, kā ir norādīts šā sprieduma 122. punktā. Līdz ar to šo iemeslu dēļ Komisija arī šajā ziņā nav ievērojusi savas kompetences robežas, kā izklāstīts šā sprieduma 132. punktā.

145 Savukārt pamati par Komisijas kompetences neesamību nav tikuši argumentēti attiecībā uz citiem apstrīdētās regulas aspektiem, kurus turklāt prasītājas vispār nav kritizējušas. Tādējādi attiecībā uz šiem citiem aspektiem minētie pamati var tikt apmierināti tikai tad, ja tie nav nodalāmi no apstrīdētajā regulā norādītajiem atbilstības koeficientiem *CFpollutant*. Šis jautājums tiks izskatīts turpinājumā saistībā ar atcelšanas apjomu, par kuru ir jālemj.

– Par pārējiem prasītāju izvirzītajiem pamatiem

- 146 Kā norādīts šā sprieduma 85. punktā, prasītājas ir izvirzījušas arī pamatus, kuri ir saistīti ar dažādu Savienības tiesību normu pārkāpumu pēc būtības, un ir apgalvojušas, ka Komisija esot nepareizi izmantojusi pilnvaras.
- 147 Visu šo pamatu, tāpat kā to pamatu, kuri ir saistīti ar Komisijas kompetences neesamību, mērķis ir tikai apstrīdēt atbilstības koeficientus *CFpollutant*, kuri ir norādīti apstrīdētajā regulā, un slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kas no tiem izriet. Attiecībā uz citiem apstrīdētās regulas aspektiem – to pamatotība tādējādi ir atkarīga arī no tā, vai dažādās tiesību normas ir vai nav nodalāmas.
- 148 Attiecībā uz atbilstības koeficientu *CFpollutant*, kuri ir norādīti apstrīdētajā regulā, un slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtību, kas no tiem izriet, apstrīdēšanu var norādīt, ka konstatētā Komisijas kompetences neesamība piemērot šos koeficientus, ņemot vērā īstenošanas pilnvaru robežas, kas tai izriet no Regulas Nr. 715/2007, noteikti nozīmē, ka tā ir pārkāpusi šo regulu.
- 149 Šajā ziņā visas trīs prasītājas apgalvo, ka ir pārkāpts Regulas Nr. 715/2007 I pielikums. Šis pielikums ir minēts šīs regulas 4. panta 1. punktā, kurā ir norādīts, ka šajā pielikumā minēto maksimālo pieļaujamo emisiju ievērošana ir obligāta. Tās apgalvo, ka, apstrīdētajā regulā definējot atbilstības koeficientus *CFpollutant*, kuru rezultātā ir noteiktas tādas slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības *RDE* testu laikā, kuras pārsniedz šīs maksimālās pieļaujamās emisijas, kas attiecībā uz “Euro 6” standartu noteiktas šajā pielikumā, Komisija nav ievērojusi šīs regulas 4. panta 1. punktu. Analīze, kas veikta šā sprieduma 122.–144. punktā, izvērtējot pamatus par Komisijas kompetences neesamību, liek izdarīt secinājumu, ka Komisija faktiski ir grozījusi maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas attiecībā uz *RDE* testiem, lai gan tās ir jāpiemēro reālos braukšanas apstākļos, it īpaši, veicot šos testus. Šajā ziņā Komisija noteikti nav ņēmusi vērā maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras ir norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, un tādējādi nav ievērojusi šīs pašas regulas 4. panta 1. punktu, kurā ir noteikts, ka šo maksimālo pieļaujamo emisiju ievērošana ir obligāta.
- 150 Ir taisnība, ka Komisija savai aizstāvībai pēc būtības ir izvirzījusi arī argumentu, ka nekāda juridiska grozīšana attiecībā uz maksimālajām pieļaujamajām slāpekļa oksīdu emisijām, kuras noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu un kuras norādītas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, nebija notikusi; prasītājas ir norādījušas tikai uz “konkrētiem” vai “praktiskiem” grozījumiem. Faktiski šīs maksimālās pieļaujamās emisijas juridiski nav grozītas šajā pielikumā, tomēr tieši tāpēc to neievērošana attiecībā uz *RDE* testiem, kas konkrēti vai praktiski rodas no tā, ka to vietā tiek piemērotas augstākas slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kuras izriet no apstrīdētajā regulā norādītajiem atbilstības faktoriem *CFpollutant*, ir prettiesiska.
- 151 Tātad var tikt konstatēts arī Regulas Nr. 715/2007 pārkāpums.
- 152 Turklāt, ņemot vērā secinājumu, kuru ir izdarījusi Vispārējā tiesa šā sprieduma 132., 137., 144. un 151. punktā, pārējie izvirzītie pamati un argumenti nav jāizvērtē.

– Par atcelšanas apjomu

- 153 Komisija atsaucas uz to, ka prasītājas ir sniegušas argumentus tikai attiecībā pret apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punktu, kurā ir noteiktas galīgās un pagaidu atbilstības koeficientu *CFpollutant* vērtības saistībā ar slāpekļa oksīdiem. Ar šo pielikumu pašu par sevi esot grozīts Regulas Nr. 692/2008 III A pielikums, kurā ir noteikta *RDE* testu veikšanas kārtība. Komisija uzskata, ka prasības atcelt tiesību aktu tādējādi būtu jāatzīst par nepieņemamām saskaņā ar Reglamenta 76. panta d) punktu, kurā ir prasīta argumentu norādīšana, lai pamatotu pamatus, ja prasības ir vērstas pret citām

apstrīdētās regulas normām, kuras būtu nodalāmas no tām, kas tiek apstrīdētas. Uz to Parīzes pilsēta un Madrides pilsēta atbild, ka apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punkta atcelšana izraisītu šīs regulas kopumā jebkāda juridiskā pamata vai iemesla zudumu, kas pamatojot tās pilnīgu atcelšanu.

- 154 Šajā gadījumā tieši ir jālemj par dažādu apstrīdētās regulas tiesību normu nodalāmības jautājumu, proti, ir jāpārbauda, vai slāpekļa oksīdu atbilstības koeficientu *CFpollutant*, kuri ir izmantoti apstrīdētajā regulā, prettiesiskumam automātiski ir jāizraisa citu tās tiesību normu, kuras no tiem nebūtu nodalāmas, atcelšana (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2008. gada 11. decembris, Komisija/*Département du Loiret*, C-295/07 P, EU:C:2008:707, 104. un 105. punkts). Savukārt Komisija apgalvo, ka citas apstrīdētās regulas normas, kas nav tās, kurās ir noteikti šie koeficienti, ir nodalāmas no pēdējam minētajām normām.
- 155 Tiesību norma, kurā ir noteikti attiecīgie koeficienti un kura ir jāatceļ, kā norāda Komisija, ir ietverta apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punktā, ar kuru tiek grozīts Regulas Nr. 692/2008 III A pielikums, tajā pēc 2.1. punkta konkrēti iekļaujot jaunu 2.1.1. un 2.1.2. punktu, kuros galīgā atbilstības koeficienta vērtība un pagaidu atbilstības koeficienta vērtība saistībā ar slāpekļa oksīdu masu attiecīgi ir norādīta “1 + pielaide, kur pielaide = 0,5”, un “2,1” un kuros ir definēts pagaidu atbilstības koeficienta iespējamās izmantošanas laikposms. Tomēr ar apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punktu Regulas Nr. 692/2008 III A pielikumā ir ieviests arī jauns 2.1.3. punkts attiecībā uz “pārvades funkciju”, kura piedalās *NTE* vērtības aprēķināšanā un kuras vērtība uzreiz ir noteikta 1, un tātad šobrīd tā neietekmē šo aprēķinu, kā arī kuru nav kritizējušas prasītājas. Tādējādi Regulas Nr. 692/2008 III A pielikuma 2.1.3. punkts ir nodalāms no tā 2.1.1. un 2.1.2. punkta, it īpaši no slāpekļa oksīdu atbilstības koeficientu *CFpollutant* vērtības, kas tajos ir minēta, un nav jāatceļ apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punkts, ciktāl ar to ir ieviesta šī tiesību norma.
- 156 Būtu jāpiebilst, ka ar slāpekļa oksīdu atbilstības koeficientu *CFpollutant* noteikšanu, protams, ir saistīts apstrīdētās regulas 1. panta 2. un 3. punkts, ar kuriem ir grozīta Regulas Nr. 692/2008 3. panta 10. punkta trešā daļa. Proti, tās grozītajā redakcijā ir noteikts: “Līdz brīdim, kad ir pagājuši trīs gadi no datumiem, kas noteikti 10. panta 4. punktā, un četri gadi no datumiem, kas noteikti [Regulas Nr. 715/2007] 10. panta 5. punktā, [proti, piemēram, līdz 2017. gada 31. augustam attiecībā uz pasažieru transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu un līdz 2019. gada 31. augustam attiecībā uz individuālu to ekspluatācijas uzsākšanu], piemēro šādus noteikumus: a) III A pielikuma 2.1. punkta prasības nepiemēro [runa ir par prasībām, kurās ir norādīta *NTE* vērtības aprēķināšanas formula un kurās ir noteikts nepārsniegt šo vērtību *RDE* testos].” Šajā tiesību normā, *a contrario*, ir noteikts brīdis, no kura atbilstības koeficienti *CFpollutant*, it īpaši tie, kurus ir kritizējušas prasītājas, tiek piemēroti *RDE* testos, citiem vārdiem, no kura brīža šie testi vairs netiek veikti tikai uzraudzības nolūkā. Tomēr šī tiesību norma var attiekties arī uz citiem piesārņotājiem, kuri nav slāpekļa oksīdi un kuru atbilstības koeficienti *CFpollutant* tikšot noteikti pēc šo oksīdu atbilstības koeficientiem, kā tas ir bijis saistībā ar smalkajām daļiņām. Turklāt tās atcelšana nav nepieciešama, lai kritizētos slāpekļa oksīdu atbilstības koeficientus *CFpollutant* vairs nepiemērotu. Vērtības neesamība galīgo un pagaidu atbilstības koeficientu *CFpollutant* tabulās, kuras ir ietvertas Regulas Nr. 692/2008 III A pielikuma 2.1.1. un 2.1.2. punktā, šajā ziņā pati par sevi ir pietiekama. Tādējādi apstrīdētās regulas 1. panta 2. un 3. punkts, ar kuriem ir grozīta Regulas Nr. 692/2008 3. panta 10. punkta trešā daļa, ir nodalāmi no slāpekļa oksīdu atbilstības koeficientu *CFpollutant* vērtības, kas ir minēta šīs regulas III A pielikuma 2.1.1. un 2.1.2. punktā, un tātad tā nav jāatceļ.
- 157 Pārējās apstrīdētās regulas tiesību normas, kuru mērķis galvenokārt ir papildināt vai grozīt Regulas Nr. 692/2008 III A pielikumu, lai precizētu *RDE* testu nosacījumus, saglabā savu pastāvēšanas jēgu, pretēji tam, ko uzskata Parīzes pilsēta un Madrides pilsēta, pat ja slāpekļa oksīdu atbilstības koeficienti *CFpollutant*, kuri ir izmantoti apstrīdētajā regulā, tiek atcelti. Konkrētāk, viss process, kas paredzēts saistībā ar šiem testiem un kas nav kritizēts, var saglabāties neatkarīgi no atbilstības koeficientiem *CFpollutant*, kuri ir noteikti dažādiem piesārņotājiem. Turklāt, pat ja apstrīdētajā regulā izmantotie

slāpekļa oksīdu atbilstības koeficienti *CFpollutant* tiek atcelti, atbilstības koeficienti *CFpollutant* attiecībā uz cieta daļiņu skaitu, kuri ir noteikti kopš Regulas 2017/1154 pieņemšanas, pašlaik ir jāpiemēro tā procesa ietvaros, kas paredzēts attiecībā uz šiem *RDE* testiem.

- 158 No iepriekš minētā izriet, ka ir jāatceļ tikai apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punkts, ciktāl ar to Regulas Nr. 692/2008 III A pielikuma 2.1.1. un 2.1.2. punktā ir noteikta slāpekļa oksīdu masas galīgā atbilstības koeficienta *CFpollutant* vērtība un pagaidu atbilstības koeficienta *CFpollutant* vērtība. No iepriekš minētā arī izriet, ka atbilstoši tam, kas ir norādīts šā sprieduma 145. un 147. punktā, dažādie prasību pamati ir jānoraida, ciktāl tie attiecas uz pārējām apstrīdētās regulas normām, un līdz ar to nav jāizlemj jautājums par pieņemamību, kuru šajā ziņā ir izvirzījusi Komisija (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2002. gada 26. februāris, Padome/*Boehringer*, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 52. punkts).
- 159 Tā kā tiesas sēdē Komisija ir uzsvērusi, ka Regula Nr. 692/2008, kas konkrēti ir grozīta ar apstrīdēto regulu, ir aizstāta ar Regulu 1151/2017, Vispārējā tiesa atgādina, ka, lai izpildītu sprieduma, ar kuru tiek atcelts kāds tiesību akts, prasības un lai to pilnībā izpildītu, iestādei, kas ir atceltās tiesību normas autore, tā ir jāizņem no vēlākajiem tiesību aktiem, kuru autore tā ir un kuros šī tiesību norma ir tikusi pārņemta, un ir jāizslēdz no tās pieņemamajiem tiesību aktiem, ņemot vērā ne tikai sprieduma rezolutīvo daļu, bet arī motīvus, ar kuriem tā ir pamatota un kuri ir tās nepieciešamais pamatojums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1988. gada 26. aprīlis, *Asteris* u.c./Komisija, 97/86, 99/86, 193/86 un 215/86, EU:C:1988:199, 26.–31. punkts).

– Par atcelšanas iedarbību laikā

- 160 LESD 264. panta otrajā daļā ir paredzēts, ka, pasludinot tiesību aktu par spēkā neesošu, Savienības tiesa, ja uzskata par vajadzīgu, nosaka, kuras no šā tiesību akta sekām jāuzskata par galīgām. Šī tiesību norma konkrēti ir tikusi interpretēta tādējādi, ka tā ļauj tiesiskās drošības apsvērumu dēļ un arī to apsvērumu dēļ, kuru mērķis ir novērst pārtrauktību vai pasliktināšanos Savienības veidoto un atbalstīto politikas virzienu īstenošanā, piemēram, vides vai sabiedrības veselības aizsardzības jomā, saprātīgā termiņā saglabāt atceltā tiesību akta sekas (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1999. gada 25. februāris, Parlaments/Padome, C-164/97 un C-165/97, EU:C:1999:99, 22.–24. punkts, un 2015. gada 16. aprīlis, Parlaments/Padome, C-317/13 un C-679/13, EU:C:2015:223, 72.–74. punkts).
- 161 Šajā gadījumā, kad Vispārējā tiesa tās iztaujāja tiesas sēdē par iespējamo atcelšanas iedarbības pielāgošanu laikā, ko Vispārējā tiesa varētu pasludināt, Parīzes pilsēta un Briseles pilsēta izteica savu nelabvēlīgo attieksmi pret to, būtībā norādot, ka, pat ja zināmu laikposmu nebūtu slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kas ir jāievēro *RDE* testu laikā, ņemot vērā šajā ziņā stingrāku prasību perspektīvu relatīvi tuvā nākotnē, transportlīdzekļu ražotāji no tā negūtu labumu, apstiprinot transportlīdzekļus, kuri emitē vairāk slāpekļa oksīdu nekā pašlaik, jo to ražošanas process nevar atļauties šādus grūdienus. Briseles pilsēta piebilda, ka tai ir īpaši nelabvēlīga attieksme saistībā ar iedarbības ierobežošanu nākotnē. Savukārt Komisija ir atbildējusi, ka atcelšanas iedarbības pielāgošanai būtu nozīme tikai tad, ja Vispārējā tiesa būtībā nospriestu, ka kritizētās tiesību normas būtu bijis jāpiemēro Parlamentam un Padomei.
- 162 Tomēr Vispārējā tiesa uzskata, ka kritizēto tiesību normu vienkārša *ex tunc* atcelšana varētu radīt divu veidu problēmas. Vispirms attiecībā uz “pagātni”, proti, no brīža, kad *RDE* testi vairs netiek veikti tikai “uzraudzības nolūkā” (piemēram, 2017. gada 1. septembris attiecībā uz vieglo transportlīdzekļu un transportlīdzekļu pasažieru pārvadāšanai tipa apstiprinājumu), līdz brīdim, kad šis spriedums stāties spēkā, ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas statūtu 60. panta otrās daļas normas, pastāvētu juridiskā nenoteiktība attiecībā uz piešķirto transportlīdzekļu apstiprinājumu derīgumu vai šādu apstiprinājumu atteikumiem, kuri sniegti šajā laikposmā. Proti, slāpekļa oksīdu emisiju atbilstības koeficienta *CFpollutant* neesamība varētu tikt interpretēta vai nu tādējādi, ka netiek noteikta nekāda *NTE* vērtība šajā ziņā, veicot šos testus, vai, gluži otrādi, kā tāda, kas nozīmē, ka bez grozījumiem ir jāpiemēro robežvērtības, kuras ir noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu. Saistībā ar nākotni, proti, no brīža,

kad šis spriedums stāties spēkā, līdz brīdim, kad Komisija vai Parlaments un Padome attiecīgā gadījumā būs izdarījuši secinājumus, precizējot noteikumu, kas ir piemērojams, veicot šos testus, turpinātos tā pati juridiskā nenoteiktība. Ja iestādēs, kuras ir atbildīgas par transportlīdzekļu apstiprināšanu, atsauktos uz interpretāciju, saskaņā ar kuru šajā laikposmā nepastāv maksimālās pieļaujamās slāpekļa oksīdu emisijas, kas nevar tikt pārsniegtas, veicot šos pašus testus, tas varētu izraisīt to, ka transportlīdzekļi, kas šajā ziņā pārsniedz pat slāpekļa oksīdu emisiju *NTE* vērtības, kuras noteiktas apstrīdētajā regulā, saņem apstiprinājumu, un tādējādi radīt pasliktināšanos attiecībā uz vides un veselības aizsardzības mērķiem, kas tiek īstenoti šajā jomā.

- 163 Līdz ar to atcelšanas pielāgošanas laikā neesamība varētu vienlaikus apdraudēt mehānisko transportlīdzekļu nozares, kas ir izpildījusi piemērojamo tiesisko regulējumu, likumīgās saimnieciskās intereses, attiecīgā gadījumā to patērētāju intereses, kuri ir iegādājušies transportlīdzekļus, kas bija atbilstoši šim tiesiskajam regulējumam, un Savienības politikas virzienus vides un veselības jomā. Tādēļ ir jānolemj, ka pirmām kārtām atceltās tiesību normas iedarbība ir galīga attiecībā uz “pagātni” šā sprieduma 162. punktā precizētajā izpratnē un tā tiek saglabāta attiecībā uz nākotni saprātīgā laikposmā, kas ļauj grozīt tiesisko regulējumu šajā jomā, un šis laikposms nevar pārsniegt divpadsmit mēnešus no šā sprieduma spēkā stāšanās dienas, proti, ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas statūtu 60. panta otrās daļas normas, sākot no dienas, kad beidzies apelācijas sūdzības iesniegšanas termiņš, ja neviena apelācijas sūdzība par šo spriedumu nav iesniegta šajā termiņā, vai, pretējā gadījumā, no apelācijas sūdzības noraidīšanas dienas.

Par Parīzes pilsētas prasību par zaudējumu atlīdzību

- 164 Kā norādīts šā sprieduma 30. punktā, Parīzes pilsēta lūdz piespriest Komisijai samaksāt tai simbolisku 1 EUR kā atlīdzību par kaitējumu, kas tai radies apstrīdētās regulas pieņemšanas dēļ. Šī prasība ir pamatota ar LESD 340. panta otro daļu, kurā ir paredzēts, ka “ārpuslīgumiskās atbildības gadījumā Savienība saskaņā ar vispārējiem tiesību principiem, kas kopīgi visu dalībvalstu tiesību sistēmām, novērš jebkādu kaitējumu, ko radījušas Savienības iestādes”. Šajā ziņā Parīzes pilsēta atsaucas uz šīs regulas prettiesiskumu, kas izrietot no tiesību normu ar augstāku juridisko spēku nekā šai regulai būtiska pārkāpuma, uz reālu un droši zināmu kaitējumu to pasākumu izmaksu dēļ, kurus tai esot bijis jāiesteno, lai kompensētu automobiļu radītā piesārņojuma palielināšanos, uz Parīzes pievilcības zaudēšanu tūrisma aspektā un uz tās darbību, kuras saistītas ar iedzīvotāju izpratnes vairošanu par riskiem, ko rada piesārņojošu vielu emisijas, mazāku efektivitāti, un, visbeidzot, uz tiešo cēloņsakarību, kāda pastāvēt starp Komisijas rīcību un šo kaitējumu. Tomēr savā prasībā par zaudējumu atlīdzību tā aprobežojas ar simbolisku 1 EUR, kas ļautu atlīdzināt kaitējumu tēlam un leģitimitātei saistībā ar tās darbību vides jomā.
- 165 Komisija apstrīd Parīzes pilsētas prasības par zaudējumu atlīdzību pieņemamību, it īpaši tāpēc, ka tā nav nopietni pamatojusi ne iespējami nodarītā kaitējuma faktu, ne cēloņsakarības esamību starp apstrīdētās regulas pieņemšanu un šo kaitējumu.
- 166 Tomēr Savienības tiesai, ja pareizas tiesvedības intereses to pamato, ir tiesības tai iesniegtās attiecīgās lietas apstākļos noraidīt prasību pēc būtības, neņemot par iebildi par nepieņemamību, kura tajā ir izvirzīta (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 24. jūnijs, *Fresh Del Monte Produce*/Komisija un Komisija/*Fresh Del Monte Produce*, C-293/13 P un C-294/13 P, EU:C:2015:416, 193. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 167 Šajā gadījumā vienīgais kaitējums “tēlam un leģitimitātei”, kuru Parīzes pilsēta lūdz atlīdzināt simboliska 1 EUR apmērā, nekādi nav pierādīts. Proti, neviens pierādījums nepamato prasītājas minētās pievilcības tūrismam zaudēšanu vai grūtības vairost iedzīvotāju izpratni par riskiem, ko rada piesārņojošu vielu emisijas, kurš varētu atbilst kaitējumam, kas nodarīts tās tēlam un leģitimitātei. Tāpat neviens pierādījums nepamato faktu, ka šādas situācijas, pat ja tās tiktu pierādītas, izrietētu no tā, ka Komisija ir pieņēmusi apstrīdēto regulu.

- 168 Turklāt ir ticis nopriests, ka ar tiesību akta, kas ir nemantiskā kaitējuma reputācijai pamatā, atcelšanu atkarībā no apstākļiem var būt pietiekami, lai atlīdzinātu šo kaitējumu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2017. gada 30. maijs, *Safa Nicu Sepahan*/Padome, C-45/15 P, EU:C:2017:402, 47.–49. punkts, un 2015. gada 7. oktobris, *European Dynamics Luxembourg* u.c./ITSB, T-299/11, EU:T:2015:757, 155. punkts).
- 169 Tādējādi katrā ziņā kaitējums tēlam un legimitātei, uz kuru atsaucas Parīzes pilsēta, it īpaši labi – simboliski un pietiekami – varētu tikt atlīdzināts tikai ar apstrīdētās regulas tiesību normas, kuru tā ir apstrīdējusi, atcelšanu.
- 170 Līdz ar to Parīzes pilsētas prasība par zaudējumu atlīdzību ir jānoraida.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 171 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 3. punktam, ja lietas dalībniekiem spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši. Tomēr Vispārējā tiesa, ja to pamato lietas apstākļi, var nolemt, ka lietas dalībnieks papildus saviem tiesāšanās izdevumiem atlīdzina daļu no pretējās puses tiesāšanās izdevumiem.
- 172 Tā kā Komisijai spriedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, tai ir jāpiespiež papildus saviem tiesāšanās izdevumiem atlīdzināt pusi no prasītāju tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (devītā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

- 1) Atcelt 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”), II pielikuma 2. punktu, ciktāl ar to Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno Regulu (EK) Nr. 715/2007, III A pielikuma 2.1.1. un 2.1.2. punktā ir noteikta slāpekļa oksīdu masas galīgā atbilstības koeficienta *CFpollutant* vērtība un pagaidu atbilstības koeficienta *CFpollutant* vērtība.
- 2) Pārējā daļā prasības noraidīt.
- 3) Saskaņā ar šīs rezolutīvās daļas 1) punktu atceltās tiesību normas turpina radīt tiesiskās sekas līdz brīdim, kad saprātīgā termiņā, kura ilgums nevar pārsniegt divpadsmit mēnešus no šā sprieduma spēkā stāšanās dienas, tiks pieņemts jauns, šīs tiesību normas aizstājošs regulējums.
- 4) Eiropas Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī atlīdzina pusi no *Ville de Paris*, *Ville de Bruxelles* un *Ayuntamiento de Madrid* tiesāšanās izdevumiem.

Gervasoni

Madise

da Silva Passos

Kowalik-Bańczyk

Mac Eochaidh

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2018. gada 13. decembrī.

[Paraksti]