



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MIHALA BOBEKA [*MICHAL BOBEK*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2021. gada 10. jūnijā¹

Apvienotās lietas C-177/19 P, C-178/19 P un C-179/19 P

Vācijas Federatīvā Republika
pret
Ville de Paris,
Ville de Bruxelles,
Ayuntamiento de Madrid,
Eiropas Komisiju (C-177/19 P)
un
Ungārija
pret
Ville de Paris,
Ville de Bruxelles,
Ayuntamiento de Madrid,
Eiropas Komisiju (C-178/19 P),
un
Eiropas Komisija
pret
Ville de Paris,
Ville de Bruxelles,
Ayuntamiento de Madrid (C-179/19 P)

Apelācija – Vide – Regula (ES) 2016/646 – Emisijas no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“*Euro 6*”) – Pašvaldības vides aizsardzības iestādes pilnvaras ierobežot atsevišķu transportlīdzekļu dalību satiksmē – Vietēja līmeņa struktūru tiesības celt prasību – Tiešs skārums – Reglamentējošs akts, kas nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem – Komisijas īstenošanas pilnvaras – Slāpekļa oksīdu emisiju nepārsniedzamo (*NTE*) vērtību noteikšana, testējot emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*) – Atbilstības koeficientu *CF pollutant* piemērošana – Daļēja atcelšana – Atcelšanas iedarbības pielāgošana laikā

¹ Oriģinālvaloda – angļu.

I. Ievads

1. 2016. gadā, reaģējot uz plaši pazīstamo skandālu saistībā ar atsevišķu transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar dīzeļdzinējiem, faktisko emisiju līmeni, Eiropas Komisija ieviesa testēšanas procedūru, lai noteiktu emisijas reālos braukšanas apstākļos (*real driving emissions*, turpmāk tekstā – “RDE”), papildinot agrāko laboratorijas testu, proti, Eiropas Jauno braukšanas ciklu (*New European Driving Cycle*, turpmāk tekstā – “NEDC”). Pēdējais ir vienīgā testēšanas procedūra, kas līdz šim tika izmantota, lai veiktu “tipa apstiprinājumu” jauniem vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem. Turklāt Komisija arī attiecībā uz slāpekļa oksīdu (turpmāk tekstā – “NO_x”) emisiju masu ir noteikusi vērtības, kuras nedrīkst pārsniegt šajos RDE testos.

2. 2018. gada 13. decembra spriedumā, daļēji apmierinot prasības, ko cēlusi *Ville de Paris* (Parīzes pilsēta), *Ville de Bruxelles* (Briseles pilsēta) un *Ayuntamiento de Madrid* (Madrīdes pilsēta) (turpmāk tekstā kopā – “atbildētājas”), Vispārējā tiesa daļēji atcēla Komisijas regulu, ar ko tiek noteiktas atsevišķas RDE testu vērtības attiecībā uz NO_x emisijām². Būtībā Vispārējā tiesa secināja, ka, noteikdama šīs vērtības pārāk augstas, Komisija *de facto* ir grozījusi Savienības likumdevēja noteikto “Euro 6” standartu, lai gan tai nebija tādas kompetences³.

3. Savās apelācijas sūdzībās Vācijas Federatīvā Republika, Ungārija un Komisija (turpmāk tekstā kopā – “apelācijas sūdzību iesniedzējas”) lūdz Tiesu atcelt Vispārējās tiesas spriedumu. Šīs pārsūdzības rada vairākus jautājumus, no kuriem divi varētu būt svarīgāki par pārējiem. Pirmais ir procesuāla rakstura jautājums. Tas attiecas uz jēdzienu “tiešs skārums” saistībā ar dalībvalsts reģionālu struktūru, kas vēlas apstrīdēt kādu Savienības tiesību aktu. Otrs ir materiāltiesiska rakstura jautājums. Kāds ir Komisijas rīcības brīvības tvērums gadījumos, kad tai ir pilnvaras grozīt nebūtiskus pamataкта elementus, pieņemot īstenošanas tiesību aktu?

II. Tiesiskie un faktiskie apstākļi

4. Pirms jauna modeļa transportlīdzekli var laist tirgū Eiropas Savienības teritorijā, ražotājam tas ir jāiesniedz tipa apstiprinājuma procesā. Šis process ir paredzēts, lai apliecinātu, ka transportlīdzekļa prototips atbilst visām Savienības drošības, vides un ražošanas prasībām (kā noteikts galvenajā tiesību aktā un attiecīgos reglamentējošajos aktos)⁴.

5. Ciktāl tas attiecas uz pamatlietu, galvenais tiesību akts, kas bija spēkā lietas apstākļu iestāšanās brīdī, bija Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 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”)⁵.

² Komisijas Regula (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”).

³ Spriedums *Ville de Paris, Ville de Bruxelles un Ayuntamiento de Madrid/Komisija* (T-339/16, T-352/16 un T-391/16, EU:T:2018:927) (turpmāk tekstā – “pārsūdzētais spriedums”).

⁴ Lai ilustrētu Savienības tiesisko regulējumu par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, skat. arī ģenerālvokātes E. Šarpstones [E. Sharpston] secinājumus lietā *CLCV u.c.* (Pārveidošanas ierīce uz dīzeļdzinējiem) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵ OV 2007, L 263, 1. lpp. Tagad šī direktīva ir atcelta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV 2018, L 151, 1. lpp.).

6. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu:

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

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

7. Direktīvas 2007/46 IV pielikumā “Transportlīdzekļu EK tipa apstiprinājuma prasības” tostarp bija iekļauts piemērojamo reglamentējošo aktu saraksts.

8. Attiecībā uz piesārņojošām emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) piemērojamais reglamentējošais akts bija Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai⁶. Saskaņā ar šīs regulas 1. panta 1. punktu tā “nosaka vienotas tehniskas prasības mehānisko transportlīdzekļu [...] tipa apstiprinājumam un rezerves daļu, piemēram, rezerves piesārņojuma kontroles iekārtu tipa apstiprinājumam, ņemot vērā to emisijas”.

9. Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktā ir paredzēts, ka īpašās procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam, kuras ir noteiktas, lai grozītu šīs regulas nebūtiskus elementus, to papildinot, jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru⁷.

10. Regulas Nr. 715/2007 10. pantā tostarp ir paredzēts, ka attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem cilvēku pārvadāšanai “Euro 5” standarta robežvērtības attiecībā uz tipa apstiprinājumu tiks piemērotas no 2009. gada 1. septembra un no 2011. gada 1. janvāra jauni transportlīdzekļi, kuri neatbilst šim standartam, vairs nevarēs tikt reģistrēti, pārdoti vai nodoti ekspluatācijā. Tajā ir arī noteikts, ka “Euro 6” standarta robežvērtības attiecībā uz tipa apstiprinājumu tiks piemērotas no 2014. gada 1. septembra un 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 ir noteiktas maksimālās pieļaujamās NO_x emisijas attiecībā uz dīzeļdzinēja vieglo transportlīdzekli vai transportlīdzekli cilvēku pārvadāšanai, proti, 180 mg/km attiecībā uz “Euro 5” standartu un 80 mg/km attiecībā uz “Euro 6” standartu.

11. Regulas Nr. 715/2007 14. panta 3. punktā ir paredzēts, ka Komisijai ir jāpārskata šīs regulas 5. panta 3. punktā minētās procedūras, pārbaudes un prasības, kā arī pārbaudes cikli, ko izmanto emisiju mērīšanai. Ja pārskatīšanas gaitā atklājas, ka tie vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktisko emisiju daudzumu, tie (saskaņā ar šo normu) ir jāpielāgo tā, lai tie pienācīgi atspoguļotu

⁶ OV 2007, L 171, 1. lpp. Lai gan šī regula joprojām ir spēkā, vēlāk tā ir tikusi grozīta. Šeit atspoguļotā redakcija atbilst tai, kas bija piemērojama lietas apstākļu rašanās brīdī.

⁷ Regulatīvā kontroles procedūra ir noteikta Padomes Lēmuma 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību (OV 1999, L 184, 23. lpp.), kas grozīta ar Padomes Lēmumu 2006/512/EK (2006. gada 17. jūlijs) (OV 2006, L 200, 11. lpp.), 5.a pantā. Saskaņā ar minētā lēmuma 7.a apsvērumu regulatīvā kontroles procedūra ir jāizmanto “attiecībā uz vispārējiem pasākumiem, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus elementus aktā, kas pieņemts saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, tostarp svītrot dažus šādus elementus vai papildināt aktu, iekļaujot jaunus [nebūtiskus] elementus. [...] Akta būtiskus elementus var grozīt vienīgi likumdevējs, pamatojoties uz Līgumu”.

faktisko emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem. Nepieciešamie pasākumi, kas ir paredzēti, lai grozītu minētās regulas nebūtiskos elementus, papildinot to, tiek pieņemti atbilstīgi regulatīvās kontroles procedūrai.

12. Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs) tika pieņemta, lai īstenotu Regulas Nr. 715/2007 4. un 5. pantu⁸. Regulas Nr. 692/2008 2. apsvērumā ir paredzēts, ka jaunām vieglajām automašīnām jāatbilst jaunajām emisijas robežvērtībām un ka tehniskās prasības stājas spēkā divos posmos: “Euro 5” – no 2009. gada 1. septembra un “Euro 6” – no 2014. gada 1. septembra. Tādējādi minētā regula nosaka prasības, kas vajadzīgas “Euro 5” un “Euro 6” specifikāciju transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam.

13. 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 pielikumos noteiktajām testa procedūrām. Šīs pašas regulas 3. panta 2. punktā būtībā ir precizēts, ka atkarībā no transportlīdzekļu iezīmēm uz tiem attiecas dažādi testi, kuri ir uzskaitīti I pielikuma 1.2.4. attēlā un kuri ir aprakstīti dažādos pielikumos. 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”.

14. 2015. gada septembrī izcēlās tā dēvētais dīzeļdzinēju emisiju skandāls jeb “dīzeļgeita”, kad *United States Environmental Protection Agency* [ASV Vides aizsardzības aģentūra] oficiāli apsūdzēja *Volkswagen AG* par ASV noteikto emisiju standartu neievērošanu. Minētais automobiļu ražotājs vēlāk atzina, ka visā pasaulē vairākos transportlīdzekļos ar dīzeļdzinēju patiešām ir uzstādīta “pārveidošanas ierīce”⁹. Šī ierīce spēja noteikt, kad transportlīdzeklis tiek testēts laboratorijā, un varēja aktivizēt tā emisiju kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību NO_x emisiju standartiem¹⁰. Tomēr ārpus laboratorijas apstākļiem šī ierīce izslēgtu emisiju kontroles sistēmu, kas nozīmē, ka transportlīdzeklis radītu emisijas, kas pārsniedz ASV noteiktās NO_x emisiju robežvērtības. Pēc tam atklājās, ka citi tā paša ražotāja, kā arī vairāku citu ražotāju transportlīdzekļi neatbilst arī Savienības tiesiskajā regulējumā noteiktajām NO_x emisiju standarta robežvērtībām¹¹.

15. Savienības līmenī, reaģējot uz šiem apstākļiem, tostarp tika pieņemta Komisijas Regula (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”)¹². Ar šo regulu tika ieviesta RDE testēšanas procedūra. Šī jaunā testēšanas procedūra piesārņojošo emisiju

⁸ Regula, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes [Regulu Nr. 715/2007] par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2008, L 199, 1. lpp.). Lai gan šī regula joprojām ir spēkā, vēlāk tā ir tikusi grozīta. Šeit atspoguļotā redakcija atbilst tai, kas bija piemērojama lietas apstākļu rašanās brīdī.

⁹ Skat. tostarp Eiropas Revīzijas palātas informatīvo dokumentu “ES reakcija uz dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb “dīzeļgeitu””, 2019. gada februāris, 12. lpp. Papildu ilustrācijai skat. arī *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) 2020. gada 25. maija spriedumu lietā VI ZR 252/19, DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, it īpaši 16.–19. punktu.

¹⁰ Par jēdzienu “pārveidošanas ierīce” skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, X (Pārveidošanas ierīce uz dīzeļdzinējiem) (C-693/18, EU:C:2020:1040), kā arī vēl vairākas lietas par līdzīgiem jautājumiem, kuras pašlaik tiek izskatītas, piemēram, lieta C-128/20, *GSMB Invest* (OV 2020, C 271, 21. lpp.), lieta C-134/20, *Volkswagen* (OV 2020, C 271, 21. lpp.) vai lieta C-145/20, *Porsche Inter Auto* un *Volkswagen* (OV 2020, C 279, 20. lpp.).

¹¹ Skat. iepriekš 9. zemsviras piezīmi, Eiropas Revīzijas palāta, 18. lpp. Skat. arī Eiropas Komisija, Kopīgais pētniecības centrs, *Urban NO2 Atlas*, 2019, 1. sadaļa.

¹² OV 2016, L 82, 1. lpp.

faktisko līmeni reālos braukšanas apstākļos atspoguļo precīzāk nekā agrāk izmantotais tests, proti, *NEDC*. Ar pēdējo tika noteikts automobiļu izplūdes emisiju daudzums to tipa apstiprinājuma procesā tikai standartizētos laboratorijas apstākļos.

16. Drīz pēc tam Komisija pieņēma Regulu 2016/646 – apstrīdēto regulu, kas ir viens no reglamentējošiem aktiem, kuru attiecina uz Direktīvā 2007/46 noteikto tipa apstiprinājuma procedūru. Ar apstrīdēto regulu ir papildinātas prasības attiecībā uz *RDE* testiem, nosakot nepārsniedzamās (*not-to-exceed*, turpmāk tekstā – “*NTE*”) vērtības attiecībā uz NO_x emisijām. Šīs vērtības izriet no piesārņojošo vielu atbilstības koeficientu (*conformity factors*, turpmāk tekstā – “*CF*”) piemērošanas piesārņojošo vielu emisiju robežvērtībām, kas attiecībā uz “*Euro 6*” standartu ir noteiktas Regulā Nr. 715/2007¹³.

17. Regula Nr. 692/2008 ir grozīta ar apstrīdēto regulu vairākos aspektos. It īpaši Regulas Nr. 692/2008 3. panta 10. punkta trešā daļa ir aizstāta ar apstrīdētās regulas 1. panta 2. punktu šādā redakcijā: “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, piemēro šādus noteikumus”.

18. Turklāt ar apstrīdētās regulas 1. panta 6. punktu un tās II pielikumu tika izdarīti grozījumi Regulas Nr. 692/2008 IIIA pielikumā, tostarp iekļaujot pēdējā pielikumā 2.1.1.–2.1.3. punktu. 2.1.1. punktā ir paredzēts galīgais atbilstības koeficients, kas saistībā ar slāpekļa oksīdu masu ir “1 + pielaide”, kur pielaide ir 0,5. “Pielaide” ir definēta kā “parametrs, kurā ņemta vērā [pārnēsājamās emisijas mērīšanas sistēmas (turpmāk tekstā – “*PEMS*”)] iekārtu izmantošanas dēļ radītā papildu mērījumu nenoteiktība, kas reizi gadā jāizvērtē un ko pārskata, ja ir uzlabojusies *PEMS* procedūras kvalitāte vai ir attīstījusies tehnika”. Saskaņā ar 2.1.2. punktu, atkāpjoties no 2.1.1. punkta prasībām, piecus gadus un četrus mēnešus no datumiem, kas norādīti Regulas Nr. 715/2007 10. panta 4. un 5. punktā, un pēc ražotāja pieprasījuma var piemērot piesārņojošo vielu pagaidu atbilstības koeficientu *CF pollutant 2,1* attiecībā uz NO_x masu.

III. Pārsūdzētais spriedums

19. Ar prasībām, kas celtas saskaņā ar LESD 263. pantu, atbildētājas lūdza Vispārējo tiesu atcelt apstrīdēto regulu. Parīzes pilsēta lūdza Vispārējo tiesu arī piespriest Komisijai samaksāt simbolisku 1 EUR kā atlīdzību par kaitējumu, kas tai nodarīts, pieņemot šo regulu.

20. 2018. gada 13. decembrī Vispārējā tiesa pasludināja pārsūdzēto spriedumu, daļēji apmierinot prasības.

21. Vispārējā tiesa secināja, ka apstrīdētā regula ir reglamentējošs akts, kas atbildētājas skar tieši un nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē.

22. Izskatot prasības pēc būtības, Vispārējā tiesa nolēma vispirms izvērtēt izvirzītos pamatus saistībā ar Komisijas kompetences neesamību pieņemt apstrīdēto regulu. Šajā ziņā Vispārējā tiesa noteica, ka NO_x emisiju robežvērtības attiecībā uz “*Euro 6*” transportlīdzekļiem, kā tās noteiktas Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā, ir šīs regulas *būtisks elements*. Tāpēc Komisija nevarēja grozīt šīs robežvērtības ar tiesību aktu, kas pieņemts regulatīvās kontroles komitoloģijas procedūrā.

¹³ Skat. pārsūdzētā sprieduma 1. punktu.

Vispārējā tiesa uzskatīja, ka, apstrīdētajā regulā noteikdama NO_x emisiju *NTE* vērtības, kas ir jāievēro, veicot testēšanu *RDE*, kā arī noteikdama atbilstības koeficientus *CF pollutant*, Komisija praktiski ir *grozījusi* šo emisiju robežvērtības, kuras ir noteiktas attiecībā uz “Euro 6” standartu.

23. Vispārējā tiesa secināja, ka, pieņemot apstrīdēto regulu, Komisija ir pārsniegusi tai ar Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu piešķirtās kompetences robežas un līdz ar to pārkāpusi minētās regulas 4. panta 1. punktu. Procesuālās ekonomijas iemeslu dēļ Vispārējā tiesa neizvērtēja citus atbildētāju izvirzītos pamatus un apsvērumus.

24. Pamatojoties uz to, Vispārējā tiesa atcēla apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punktu, ņemot vērā, ka atbildētāju izvirzītie apsvērumi attiecās tikai uz šo daļu, kas ir uzskatāma par nodalāmu no pārējiem tiesību akta noteikumiem. Lai neapdraudētu mehānisko transportlīdzekļu nozares likumīgās saimnieciskās intereses un to patērētāju intereses, kuri ir pamatojušies uz spēkā esošo tiesisko regulējumu, kā arī novērstu tiesiskā regulējuma trūkumu, Vispārējā tiesa piemēroja LESD 264. pantu. Tādējādi tā nosprieda, ka atceltās tiesību normas sekas tiek saglabātas attiecībā uz pagātni un uz nākotni laikposmā, kas nepārsniedz 12 mēnešus, kuru laikā var grozīt attiecīgo tiesisko regulējumu.

25. Visbeidzot Vispārējā tiesa noraidīja Parīzes pilsētas prasību par zaudējumu atlīdzību, jo nodarītais kaitējums netika pierādīts.

IV. Tiesvedība Tiesā

26. Apelācijas sūdzībā Tiesā, kas iesniegta 2019. gada 22. februārī, Vācijas Federatīvā Republika lūdza Tiesu:

- atcelt pārsūdzēto spriedumu, noraidīt prasības un piespriest atbildētājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;
- pakārtoti, grozīt pārsūdzētā sprieduma rezolutīvās daļas 3) punktu tā, lai atceltā tiesiskā regulējuma sekas tiktu saglabātas ilgāk par maksimālo 12 mēnešu termiņu.

27. Apelācijas sūdzībā Tiesā, kas iesniegta 2019. gada 22. februārī, Ungārija lūdza Tiesu:

- atcelt pārsūdzēto spriedumu, noraidīt prasības un piespriest atbildētājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;
- pakārtoti, daļēji atcelt sprieduma rezolutīvo daļu, ciktāl tajā norādīts, ka atceltā tiesiskā regulējuma sekas tiek saglabātas laikposmā, kas nepārsniedz 12 mēnešus, un vienlaikus noteikt, ka atceltais tiesiskais regulējums ir spēkā līdz brīdim, kad tiks pieņemts jauns tiesiskais regulējums, ar ko tiks aizstāts atceltais.

28. Apelācijas sūdzībā Tiesā, kas iesniegta 2019. gada 23. februārī, Komisija lūdza Tiesu:

- atcelt pārsūdzēto spriedumu, noraidīt prasības un piespriest atbildētājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, un
- pakārtoti, atcelt pārsūdzēto spriedumu, nodot lietu atkārtotai izskatīšanai Vispārējā tiesā un atlikt lēmuma par tiesāšanās izdevumiem pieņemšanu.

29. Savukārt atbildētājas lūdz Tiesu noraidīt apelācijas sūdzības un piespriest apelācijas sūdzību iesniedzējām atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Pakārtoti, tās lūdz Tiesu nodot lietu atkārtotai izskatīšanai Vispārējā tiesā, lai tā varētu pārbaudīt tos atcelšanas pamatus, kuri netika izvērtēti tiesvedībā pirmajā instancē.

30. Tiesvedībā lietā C-177/19 P Rumānijai, Slovākijas Republikai un Eiropas Autoražotāju asociācijai (turpmāk tekstā – “ACEA”) tika atļauts iestāties lietā Vācijas Federatīvās Republikas prasījumu atbalstam. Tiesvedībā lietā C-178/19 P ACEA tika atļauts iestāties lietā Ungārijas prasījumu atbalstam. Tiesvedībā lietā C-179/19 P ACEA tika atļauts iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

31. Lietas dalībnieki un personas, kas iestājušās lietā, atbildēja uz Tiesas uzdotajiem rakstveida jautājumiem.

32. Ar Vispārējās tiesas piektās palātas priekšsēdētāja 2021. gada 28. janvāra lēmumu šīs trīs lietas tika apvienotas secinājumu sniegšanai un sprieduma taisīšanai.

V. Vērtējums

33. Šajos secinājumos izskatīšu katru trīs apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzīto apelācijas pamatu šādā kārtībā.

34. Vispirms izvērtēšu pamatus un argumentus saistībā ar atbildētāju tiesībām celt prasību (A), proti, vai apstrīdētā regula tās skar tieši (Ungārijas pirmā pamata otrā daļa un Vācijas pirmais un otrais pamats) (1), kā arī vai apstrīdētā regula ir saistīta ar īstenošanas pasākumiem attiecībā uz atbildētājām (Ungārijas pirmā pamata pirmā daļa) (2).

35. Pēc tam es pievērsīšos pamatiem, kuri attiecas uz Vispārējā tiesā veikto vērtējumu pēc būtības (B), pārbaudot Komisijas vienīgo un Vācijas trešo pamatu kopā, kuri abi attiecas uz apgalvoto Komisijas kompetences neesamību. Visbeidzot, noslēgumā izvērtēšu pamatus, kuros tiek kritizēti no Vispārējās tiesas atzinumiem pēc būtības izrietošie secinājumi (C), proti, atcelšanas tvērums (Vācijas ceturtais pamats) (1) un atcelšanas seku pielāgošana laikā (Vācijas piektais un Ungārijas otrais pamats) (2).

A. Par prasības pieņemamību: atbildētāju tiesības celt prasību

1. Par to, vai atbildētājas tiek skartas tieši

a) Lietas dalībnieku apsvērumi

36. Ungārijas pirmā apelācijas pamata otrā daļa attiecas uz apgalvoto Vispārējās tiesas tiesību kļūdu, tai secinot, ka apstrīdētā regula atbildētājas skar tieši. Ungārija apgalvo, ka apstrīdētā regula skar tieši tikai transportlīdzekļu ražotājus un valsts iestādes, kurām ir uzticēts uzdevums pārbaudīt atbilstību apstrīdētās regulas noteikumiem. Konkrēti, Ungārija uzskata, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini interpretējusi Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu, jo šī norma neskar un neietekmē valsts iestāžu pilnvaru īstenošanu, ko paredz tiesību akti satiksmes vai vides jomā. Šai normai esot šaurāka piemērošanas joma. Tās mērķis esot garantēt, ka jauni transportlīdzekļi atbilst tajā paredzētajām tehniskajām specifikācijām.

37. Līdzīgi apsvērumi ir minēti Vācijas pirmajā apelācijas pamatā. Jebkurš ierobežojums, ar kuru atbildētājas var saskarties, īstenojot to regulatīvās pilnvaras satiksmes kontroles jomā, izrietot no citiem Savienības tiesību instrumentiem un noteikumiem, nevis no apstrīdētās regulas. Konkrēti, to teritoriju noteikšanas saderība ar Savienības tiesību aktiem, kurās vietējā līmeņa iestādes ir ierobežojušas satiksmi, esot jāvērtē saskaņā ar Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai¹⁴. Apstrīdētās regulas piemērošanas joma un iedarbība esot attiecināma tikai uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma standartu noteikšanu.

38. Vācijas otrais apelācijas pamats arī attiecas uz Vispārējās tiesas vērtējumu par to, vai apstrīdētā regula atbildētājas skar tieši. Tomēr šajā apelācijas pamatā Vācija kritizē to, ka Vispārējā tiesa, iespējams, nav sniegusi pietiekamu pamatojumu šajā ziņā. Būtībā Vācijas valdība, ko šajā ziņā atbalsta Slovākijas valdība un ACEA, kritizē Vispārējo tiesu par to, ka tā savu analīzi par iespējamām apstrīdētās regulas sekām attiecībā uz atbildētājām esot balstījusi uz Direktīvas 2007/46, nevis minētās regulas noteikumiem.

b) Analīze

39. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru “tāds nosacījums kā LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētais, ka lēmumam, kas ir prasības priekšmets, fiziska vai juridiska persona ir jāskar tieši, nozīmē, ka ir jāizpilda divi kumulatīvi kritēriji, proti: pirmkārt, lai apstrīdētais pasākums tieši ietekmētu attiecīgās personas tiesisko stāvokli un, otrkārt, lai tas nepieļautu nekādu rīcības brīvību šā pasākuma adresātiem, kuri ir atbildīgi par tā īstenošanu, kas ir pavisam automātiska un izriet tikai no Savienības tiesiskā regulējuma, nepiemērojot citus starpnoteikumus”¹⁵.

40. Šajā kontekstā izvērtēšu apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītos argumentus. Uzskatu, ka pārsūdzētā sprieduma pamatojums par atbildētāju tiešu skārumu LESD 263. panta izpratnē ir pietiekami skaidrs, lai būtu pilnībā saprotams (1), bet tas patiešām ir kļūdainais attiecībā uz Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta tvēruma interpretāciju (2). Tomēr vēl ir citi iemesli, kādēļ atbildētājas tiek skartas tieši LESD 263. panta izpratnē (3).

1) Pietiekams pamatojums

41. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru “sprieduma pamatojumā skaidri un nepārprotami ir jābūt norādītai Vispārējās tiesas argumentācijai, lai ieinteresētajām personām ļautu uzzināt pieņemtā nolēmuma pamatojumu un Tiesai veikt tiesas kontroli”¹⁶.

42. Manuprāt, pamatojums, no kura izriet Vispārējās tiesas secinājums, ka apstrīdētā regula atbildētājas skar tieši, ir labi izskaidrots. Tādēļ Vācijas iebildums par iespējami nepietiekamu pārsūdzētā sprieduma pamatojumu ir jānoraida.

43. Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma nozīmīgu daļu (tā 41.–84. punkts) ir veltījusi vērtējumam, vai apstrīdētā regula tieši ietekmē atbildētāju stāvokli. Ir taisnība, ka šajos punktos norādītais Vispārējās tiesas pamatojums kopumā ir vērsts uz Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta nozīmi un ar to saistītajām sekām. Tomēr ir arī tiesa, ka apgalvotā no apstrīdētās

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2008. gada 21. maijs) (OV 2008, L 152, 1. lpp.).

¹⁵ Piemēram, nesenais spriedums, 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori*/Komisija, Komisija/*Scuola Elementare Maria Montessori* un Komisija/*Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 42. punkts un tajā minētā judikatūra).

¹⁶ Skat. tostarp spriedumu, 2017. gada 4. aprīlis, Eiropas ombuds/*Staelen* (C-337/15 P, EU:C:2017:256, 83. punkts un tajā minētā judikatūra).

regulas izrietošā ietekme ir sekas tās mijiedarbībai ar minēto Direktīvas 2007/46 normu. Būtībā Vispārējā tiesa secināja, ka ar apstrīdēto regulu, kā to apgalvo atbildētājas, faktiski tiek paaugstinātas NO_x emisiju robežvērtības transportlīdzekļiem, kuri ir jāreģistrē saskaņā ar “Euro 6” standartu, savukārt Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkts liedz dalībvalstīm ierobežot “Euro 6” standarta transportlīdzekļu “lietošanu” vides apsvērumu dēļ.

44. Tādējādi pamatojums ir pietiekams, proti, Vispārējā tiesa ir pienācīgi paskaidrojusi, kāpēc tā uzskata, ka apstrīdētā regula izmainīja atbildētāju tiesisko stāvokli, un kāpēc šajā ziņā tajā nebija prasīts pieņemt citus tiesību aktus.

45. Tādējādi jautājums faktiski ir par to, vai šis pamatojums ir pieņemams. Citiem vārdiem sakot, izšķirošs ir jautājums par minētā argumenta būtību, proti, vai Vispārējā tiesa ir pareizi interpretējusi un piemērojusi Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu?

46. Šajā ziņā es nevaru atbalstīt Vispārējās tiesas argumentāciju.

2) Par to, vai 4. panta 3. punkts ierobežo pilsētu pilnvaras ierobežot (“Euro 6” standarta) transportlīdzekļu lietošanu?

47. Īsumā, runājot par atbildētāju tieša skārumu, Vispārējā tiesa savu secinājumu balstīja uz vienu vienīgu elementu, proti, Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu. Vispārējā tiesa uzskata, ka minētā norma liedz dalībvalstu iestādēm aizliegt (vai ierobežot) “Euro 6” standarta transportlīdzekļu lietošanu vides apsvērumu dēļ.

48. Nevaru piekrist šādai Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta interpretācijai. Manuprāt, šī norma tikai reglamentē tehniskos *ražojuma standartus*, kas jānosaka tipa apstiprinājumam brīdī, kad transportlīdzeklis tiek *sākotnēji laists* tirgū. Tā nav paredzēta, kā arī ar to nav iespējams liegt dalībvalstīm vai to vietēja līmeņa struktūrām, piemēram, atbildētājām, ieviest pasākumus, kuri reglamentē transportlīdzekļu *turpmāku* izmantošanu un to satiksmi viņu attiecīgajās teritorijās, it īpaši *vides apsvērumu* dēļ.

49. Patiešām, pirmajā mirklī šķiet, ka Vispārējās tiesas interpretācija par Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu ir balstīta uz šīs normas formulējumu. Proti, tās otrajā daļā ir noteikts, ka dalībvalstis neaizliedz tostarp “*lietot* uz ceļiem transportlīdzekļus”, ja tie atbilst direktīvā ietvertajām prasībām¹⁷. Tāpēc, ja transportlīdzeklis atbilst “Euro 6” standartam, nedz dalībvalstis, nedz attiecīgās dalībvalsts ģeogrāfiska vienība, piemēram, reģions vai pilsēta, nevar aizliegt tā lietošanu. Ja dalībvalsts [teritoriāla] vienība aizliegtu transportlīdzekļiem, kuri atbilst “Euro 6” standartam, iebraukt konkrētās šīs valsts teritorijās, piemēram, tās lielākajās pilsētās vai kādā to zonā, tehniski tas būtu ierobežojums vai šķērslis “lietošanai uz ceļiem” šajā dalībvalstī.

50. Tomēr, interpretējot šo normu kopumā direktīvas kontekstā un ņemot vērā Savienības likumdevēja izvirzīto mērķi, kā arī ievērojot tās izcelsmi, šķiet, tai ir atšķirīga nozīme un tās tvērums ir šaurāks nekā Vispārējās tiesas noteiktais tvērums.

51. Pirmkārt, minētās normas šauro tvērumu var konstatēt, ja Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajā daļā minētā atsauce uz transportlīdzekļu lietošanu netiek skatīta izolēti, bet gan kopā ar pārējo normas tekstu. Saskaņā ar otro daļu kopumā dalībvalstis “neaizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus,

¹⁷ Mans izcēlums.

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”¹⁸. Tādēļ iemesli, kas var liegt dalībvalstīm rīkoties šajā ziņā, ir tikai tie, kuri ir *saistīti ar transportlīdzekļu uzbūves un darbības aspektiem* (nevis galvenokārt vides vai veselības apsvērumiem) to sākotnējās laišanas tirgū *nolūkā*, proti, reģistrēšanu, pārdošanu, nodošanu ekspluatācijā vai lietošanu (nevis to turpmāku izmantošanu un tās regulējumu).

52. Otrkārt, starp Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta abām daļām pastāv strukturālas attiecības. Neraugoties uz to, ka atsauce uz “lietošanu” ir minēta tikai otrajā daļā, starp abām daļām ir skaidri novērojamas paralēles. Patiešām, šķiet, to teksts ir savstarpēji papildinošs, proti, pirmajā daļā ir paredzēts *pozitīvs* pienākums (dalībvalstis “dara kaut ko” (angļu valodā – “*shall*”), savukārt otrajā daļā ir paredzēts *negatīvs* pienākums (dalībvalstis “nedara kaut ko” (angļu valodā – “*shall not*”)¹⁹. Tomēr abi pienākumi attiecas uz vienu un to pašu aspektu, proti, nodrošināt, lai dalībvalstis īsteno Savienības mēroga transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma procedūru. Attiecīgi šīs abas panta daļas ir analogiskas fotogrāfijai un tās fotonegativam, proti, tajos viens un tas pats priekšmets tiek attēlots, izmantojot krāsu inversiju. Tādējādi būtu divaini, ja šādos apstākļos otrās daļas tvērums pēkšņi būtu daudz plašāks nekā pirmās, kas būtu Vispārējās tiesas sniegtās šīs tiesību normas interpretācijas sekas.

53. Treškārt, nešķiet, ka Vispārējās tiesas nostāju atbalstītu minētās tiesību normas kontekstuālā un teleoloģiskā analīze. Proti, direktīvas *mērķis* un *materiāltiesiskā piemērošanas joma* ir diezgan specifiski. Kā izriet no Direktīvas 2007/46 1., 2. un 22. apsvēruma, tās mērķis ir veicināt iekšējo tirgu, izveidojot Kopienas apstiprināšanas procedūru attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu, pamatojoties uz pilnīgas saskaņošanas principu. Šajā nolūkā ar šo direktīvu, kā paredzēts 1. pantā, ir izveidota saskaņota administratīvu noteikumu un vispārēju tehnisku prasību sistēma, kā apstiprināt visus jaunus transportlīdzekļus, kas ir tās darbības jomā, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētas sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, lai (tagadējā) Eiropas Savienībā atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

54. Lai gan Savienības likumdevēja noteiktās tehniskās prasības ir paredzētas, lai tostarp nodrošinātu augsta līmeņa vides aizsardzību²⁰, ir diezgan skaidrs, ka minētais tiesību akts nav paredzēts, lai regulētu jautājumus, kas nav noteikti tās 1. pantā.

55. Vispārējā tiesa ir to atzinusi, nosakot, 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 kuras noteikušas dalībvalstu valsts iestādes, un [...] tā neietilpst Eiropas Savienības transporta politikas vai vides politikas piemērošanas jomā”²¹.

56. Tomēr pārsūdzētā sprieduma nākamajā punktā Vispārējā tiesa piebilda, ka tas “nenozīmē, ka nevienai tiesību normai, kas 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”. Pēc šī aspekta ilustrēšanas (iespējams, ne visai atbilstīgi) ar direktīvu publiskā

¹⁸ Mans izcēlums.

¹⁹ Tas tā visumā ir lielākajā daļā no direktīvas valodu versijām, tostarp spāņu, čehu, vācu, angļu, itāļu, portugāļu, slovēņu un somu valodā.

²⁰ Īpaši skat. Direktīvas 2007/46 3. un 4. apsvērumu.

²¹ Pārsūdzētā sprieduma 64. punkts.

iepirkuma jomā piemēriem Vispārējā tiesa noteica, ka tā priekšroku dod “interpretācijai, ar kuru tiek saglabāta tās lietderīgā iedarbība”, un secināja, ka “norādei par lietošanu uz ceļiem nebūtu lietderīgās iedarbības, ja tai, kā apgalvo Komisija, būtu tāda pati darbības joma vai nozīme kā transportlīdzekļu “reģistrēšanai, pārdošanai un nodošanai ekspluatācijā””²².

57. Piekritu, ka direktīvā principā varētu būt iekļauti noteikumi, kuru mērķis ir nodrošināt tās lietderīgo iedarbību, un, lai to panāktu, reglamentēt jautājumus, uz kuriem nav attiecināms tās galvenais mērķis. Es arī piekritu, ka, lai saglabātu attiecīgās Savienības normas interpretāciju, nav, ciktāl tas iespējams, jāpadara par spēkā neesošu vai jāatņem lietderīgā iedarbība kādai tās daļai.

58. Tomēr ir grūti saprast veidu, kādā Vispārējā tiesa ir piemērojusi šos principus izskatāmajā lietā. Ja Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktā minētajam jēdzienam “vai lietot” ir tāda nozīme, kādu tam ir piešķirusi Vispārējā tiesa, direktīvas piemērošanas joma un iedarbība *ipso facto* tiktu ievērojami paplašināta, krietni pārsniedzot tās nosaukumā, apsvērumos un galvenajos noteikumos norādīto priekšmetu un mērķi. Pēkšņi viens vienīgs vārds vienā normā pārveido Direktīvu 2007/46 par pavisam atšķirīgu tiesību aktu, kas zināmā mērā reglamentē transportlīdzekļu turpmāku *izmantošanu* un attiecas, lai arī netieši, uz satiksmes regulējumu.

59. Turklāt, ja 4. panta 3. punkts būtu šādi interpretējams, tā ietekme uz vides politiku, it īpaši dalībvalstu spēju novērst piesārņojumu, arī būtu diezgan nozīmīga. Kā norāda apelācijas sūdzību iesniedzējas, uz šo jomu ir attiecināms konkrēts Savienības tiesību akts, proti, Direktīva 2008/50 par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai²³. Minētās direktīvas 13. pantā ir paredzēts, ka dalībvalstis nodrošina, ka to zonās un aglomerācijās netiek pārsniegti dažādu piesārņojošo vielu, tostarp slāpekļa dioksīda, robežlielumi. 23. pantā ir paredzēts, ka tad, “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 pantā ir arī noteikts, ka šajos plānos var tikt noteikti īstermiņa rīcības plāni. Šajā ziņā Direktīvas 2008/50 24. panta 2. punktā ir paredzēts, ka īstermiņa rīcības plānos tostarp var “iekļaut pasākumus attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu satiksmi”.

60. Tomēr, ja Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkts būtu jāinterpretē tādējādi, ka ar to tiek ierobežota dalībvalstu spēja reglamentēt transportlīdzekļu lietošanu, abu tiesību aktu mijiedarbība, maigi sakot, būtu diezgan neskaidra. Būtu pārsteidzoši uzzināt, ka Savienības likumdevējs, kurš vienlaicīgi ir izstrādājis abus tiesību aktus, nebūtu ieviesis atsevišķas tiesību normas, kas regulētu saikni starp abiem tiesību aktiem, ja patiešām abi šie tiesību instrumenti būtu attiecināmi uz satiksmes regulējumu un transportlīdzekļu izmantošanu saistībā ar vides un sabiedrības veselības apsvērumiem.

61. Ņemot vērā iepriekš minēto, man šķiet, ka, neraugoties uz pretēji apgalvoto²⁴, Vispārējā tiesa nav veikusi normas kontekstuālo un teleoloģisko analīzi. Tā nav interpretējusi minēto normu, ņemot vērā pārējos direktīvas noteikumus, tās apsvērumus un nosaukumu, no kuriem neviens neattiecas uz satiksmes regulējumu. Vispārējā tiesa nav arī pienācīgi ņēmusi vērā apstākli, ka atsaucē uz transportlīdzekļu lietošanu nav ietverta: i) Regulas Nr. 715/2007, kas attiecas uz to

²² Pārsūdzētā sprieduma 66. punkts.

²³ Skat. iepriekš 14. zemesvītras piezīmi.

²⁴ Skat. it īpaši pārsūdzētā sprieduma 67.–69. punktu.

pašu regulējuma jomu, 10. panta 5. punktā, ii) Regulas 2018/858, ar ko tika atcelta un aizstāta Direktīva 2007/46, 6. panta 4. punktā un iii) jebkurā citā līdzīgā tiesību aktā, kas ir pieņemts tādā pašā kontekstā ar līdzīgu mērķi²⁵.

62. Ceturtkārt, Vispārējā tiesa nemaz nav ņēmusi vērā *vēsturiskos* apsvērumus. Lai gan šī interpretācijas metode nekādā ziņā nav saistoša, tā būtu varējusi sniegt noderīgu ieskatu, it īpaši, ņemot vērā Komisijas argumentu, ka attiecīgās tiesību normas otrā daļa (kurā ir ietverts jēdziens “lietot [uz ceļiem]”) faktiski tika iekļauta vēlāk likumdošanas procesa ietvaros un nebija paredzēta, lai paplašinātu tās piemērošanas jomu²⁶. Komisija paskaidroja, ka Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa tika paredzēta tikai kā pretapiešanas klauzula, proti, ja transportlīdzekļi ir likumīgi saņēmuši tipa apstiprinājumu, to lietošana nevar tikt aizliegta, izmantojot citus pasākumus, kas rada slēptus ierobežojumus²⁷.

63. Šķiet, no sagatavošanas dokumentiem gūtās atziņas atbalsta Komisijas argumentus par minētās normas ģenēzi un mērķi. Komisijas priekšlikums Direktīvai²⁸, kurā tiesām nebija iekļauta 4. panta 3. punkta otrā daļa²⁹, apstiprina, ka ierosinātais tiesību akts bija galvenokārt paredzēts, lai konsolidētu un atjauninātu šīs jomas *acquis*, vienlaikus attiecinot to arī uz citiem transportlīdzekļu veidiem³⁰. Tāpēc jaunais tiesību akts neparedzēja pārsniegt agrāko tiesību aktu priekšmetu. Šis aspekts šķiet būtisks, ciktāl Direktīva 70/156/EEK, kura pārstrādāta ar Direktīvu 2007/46, attiecās tikai uz transportlīdzekļu tipa tehniskajām prasībām un tajā nebija, kā Tiesai bija iespēja to precizēt, neviena “cita apsvērums par ceļu satiksmes noteikumiem, kas ir jāievēro mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem”³¹.

64. Vēlākie šīs iestādes³² vai citu Savienības iestāžu³³ dokumenti arī apstiprina to, ka tiesību norma tika grozīta vēlākā procedūras posmā un ka grozījuma noskaidrošanas mērķis bija ierobežots. Ciktāl man zināms, sagatavošanas dokumentos nav nekādu norāžu par jebkādam diskusijām attiecībā uz iespējamo direktīvas materiāltiesiskās piemērošanas jomas paplašināšanu³⁴.

²⁵ Skat. pārsūdzētā sprieduma 47. punktu, kurā, piemēram, ir norāde uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 167/2013 (2013. gada 5. februāris) par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV 2013, L 60, 1. lpp.).

²⁶ Skat. pārsūdzētā sprieduma 42. punktu.

²⁷ Jēdziena “lietošana” attiecināšanu uz gadījumiem, kad transportlīdzeklis var tikt pamatoti laists tirgū (papildus reģistrēšanai, pārdošanai vai nodošanai ekspluatācijā), iespējams, patiešām varētu attaisnot attiecībā uz dalībvalstīm, kurās likumīgi var atļaut lietot transportlīdzekli, to iepriekš oficiāli neregistrējot vai nepārdodot; par dalībvalstu atšķirīgajām regulatīvajām pieejām obligātajai civiltiesiskās atbildības apdrošināšanai saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu skat. arī manus secinājumus lietā *Juliana* (C-80/17, EU:C:2018:290).

²⁸ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu (COM(2003) 0418, galīgā redakcija).

²⁹ Šajā normā bija ietverta tikai tagadējā 4. panta 3. punkta pirmā daļa šādā formulējumā: “Dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām.”

³⁰ Skat., piemēram, Komisijas priekšlikuma direktīvai paskaidrojumu rakstu (skat. iepriekš 28. zemsvītras piezīmi), it īpaši 2.–5., 7.–9. un 18. lpp.

³¹ Spriedums, 2006. gada 13. jūlijs, *Voigt* (C-83/05, EU:C:2006:468, 17.–20. punkts.). Skat. Padomes Direktīvu (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu (OV 1970, L 42, 1. lpp.).

³² Skat., piemēram, Komisijas 2006. gada 12. decembra paziņojumu Eiropas Parlamentam (COM(2006) 0809, galīgā redakcija), kurā ir norādīts, ka lielākā daļa pantu tika pārformulēti, lai padarītu skaidrāku to piemērošanas jomu vai tikai to nozīmi, un ka grozījumi, ar kuriem tika paplašināta direktīvas piemērošanas joma vai kuri “skāra jomas, kuras jau aptver citi Kopienas tiesību akti”, lai neradītu tiesisko nenoteiktību, [tika noraidīti].

³³ Skat., piemēram, kopējo nostāju, kas Padomē tika apstiprināta 2006. gada 11. decembrī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (“pamatdirektīva”, dokuments 9911/3/06, REV 3 ADD 1) 7. lpp.: 4. panta 3. punkta grozījums būtu vērsti uz “[dalībvalstu] aizliegumu, ierobežojumu vai šķēršļu robežu izskaidro[šanu]”.

³⁴ Salīdzināt ar maniem secinājumiem lietā *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (C-815/18, EU:C:2020:319, 60. un 61. punkts).

65. Ja, kā apgalvots, šīs normas otrā daļa ir paredzēta, lai papildinātu un precizētu pirmo daļu, es arī nesaskatu, kāpēc šīs normas alternatīvā interpretācija, ko izvirza Komisija, Vācija un Ungārija, atņemt lietderīgo iedarbību tiesību normai, kā to ir noteikusi Vispārējā tiesa³⁵.

66. Piektkārt, man nešķiet vairāk pārliecinoši arī citi argumenti, uz kuriem Vispārējā tiesa pārsūdzētajā spriedumā ir balstījusi savu attiecīgās normas interpretāciju. Vispārējā tiesa norādīja, ka “situācijai, kas izriet no pilnīgas saskaņošanas, piemēram, no šīs direktīvas izrietošai situācijai, ir raksturīgs, ka [dalībvalstu iestādes], izņemot īpašus gadījumus, nevar iebilst *pret izmantošanu, kāda parasti ir paredzēta ražojumam, kas atbilst saskaņošanas pasākumos noteiktajām prasībām*, jo pretējā gadījumā tās apdraudētu šo pasākumu lietderīgo iedarbību”³⁶.

67. Šis apgalvojums *in abstracto* noteikti ir pareizs. Tomēr es atkal nespēju aptvert sekas, kurām, pēc Vispārējās tiesas domām, būtu jāizriet no šā apgalvojuma izskatāmajā lietā. Vai tas nozīmē, ka dalībvalstis principā nevar pieņemt noteikumus, kas ierobežo “Euro 6” standarta transportlīdzekļa (kā transportlīdzekļa, kas ir paredzēts pasažieru un/vai preču pārvadājumiem) izmantošanu vides apsvērumu dēļ? Tas nevar būt pareizi, kā Vispārējā tiesa pati atzina, norādot, ka dalībvalstis var joprojām ieviest “dienas bez automobiļa”³⁷. Kā tad viens un tas pats saskaņošanas pasākums var atļaut un aizliegt viena veida rīcību? Šķiet, ka Vispārējās tiesas argumentācija ietver pretrunas.

68. Šķiet, šo pretrunu pamatā ir neskaidrība par Savienības noteikumu par pozitīvo integrāciju (saskaņošana) un noteikumu par negatīvo integrāciju (noteikumi par brīvu apriti) regulatīvo loģiku un iedarbību. Patiešām, Tiesas judikatūrā līdzīgs jautājums radās jau agrāk, un tas tika izvērtēts no LESD 34. panta viedokļa. Tiesa, saprotams, noraidīja pārāk ierobežojošu pieeju šajā ziņā. Lietā *Mickelsson* un *Roos* (attiecībā uz ūdens skuteriem) Tiesa secināja, ka tikai valsts tiesību akti, kuri “[šo transportlīdzekļu] izmantotājus *kavētu atbilstoši un pilnvērtīgi izmantot šīs preces vai to izmantošana tiktu stingri ierobežota*”, ir pasākums ar importa kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgu iedarbību un tādējādi tas ir pienācīgi jāpamato³⁸. Tāpat arī lietā Komisija/Itālija (Motociklu piekabes) Tiesa secināja, ka Itālijas tiesību akti, kuri aizliedz motocikliem vilkt piekabi, ir pasākums ar līdzvērtīgu iedarbību, ciktāl tas traucē šo preču piekļuvi Itālijas tirgum³⁹.

69. Abās lietās valsts pasākumi tika izvērtēti saskaņā ar noteikumiem par brīvu apriti un tika uzskatīti par pasākumiem ar līdzvērtīgu iedarbību *tikai gadījumā, ja* tie piekļuvi attiecīgās preces valsts tirgum padarīja neiespējamu vai sarežģītāku, jo precī nevarēja izmantot vai tās izmantošana tika ievērojami samazināta. Ir taisnība, ka šajās lietās netika izmantots neviens saskaņošanas tiesību akts. Tomēr izskatāmajās lietās situācija nav atšķirīga šajā ziņā, proti, saskaņošanas tiesību instrumenti, uz kuriem atsaucas atbildētājas, saskaņo tikai noteikumus par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, lai tos *sākotnēji laistu tirgū*. Tie nereglamentē transportlīdzekļu *turpmāko izmantošanu* (nemaz nerunājot par transportlīdzekļu lietošanu vietējā līmenī) un tās regulējumu vides vai sabiedrības veselības apsvērumu dēļ.

70. Šajā kontekstā man ir diezgan skaidrs, ka tāda tiesību norma kā Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkts neliedz dalībvalstīm nolemt, ka kāda vispārējo interešu iemesla dēļ (tostarp saistībā ar sabiedrisko drošību, sabiedrības veselību, ceļu satiksmes drošību vai vides aizsardzību) visi

³⁵ Pārsūdzētā sprieduma 66. punkts.

³⁶ Pārsūdzētā sprieduma 69. punkts (mans izcēlums).

³⁷ Pārsūdzētā sprieduma 52. punkts.

³⁸ Spriedums, 2009. gada 4. jūnijs (C-142/05, EU:C:2009:336, 28. punkts).

³⁹ Spriedums, 2009. gada 10. februāris (C-110/05, EU:C:2009:66, 54.–58. punkts). Līdzīgi, skat. arī spriedumu, 2014. gada 20. marts, Komisija/Polija (C-639/11, EU:C:2014:173, 52. punkts).

transportlīdzekļi vai tikai atsevišķi transportlīdzekļu tipi (proti, mazāk piesārņojumu radoši vai mazāki transportlīdzekļi vai tie, kuru īpašnieki ir rezidenti vai valsts iestādes, utt.) var tikt lietoti konkrētās teritorijās (pilsētas centrā, valsts parkos, apvidus apstākļos, militāras nozīmes teritorijās, būvlaukumos utt.) kopumā vai kādā konkrētā brīdī (svētdienās, dienā bez automobiļa, tad, kad norit tirgus vai kāds kultūras vai sporta pasākums, utt.). Turklāt nekas šajā noteikumā neierobežo atbildētāju juridisko kompetenci noteikt zemu emisiju zonas (turpmāk tekstā – “LEZ”), kas ir fenomens, ko Savienības iestādes parasti ir vērtējušas atzinīgi⁴⁰. Tāpat to pašu iemeslu dēļ dalībvalstis var ierobežot konkrētus transportlīdzekļu izmantošanas veidus (ātruma pārsniegšana, automobiļa novietošana neatļautā vietā, bērnu pārvadāšana, neizmantojot pienācīgu aprīkojumu, utt.)⁴¹.

71. Tādēļ vietēja līmeņa noteikumi, ar kuriem ievieš transportlīdzekļu lietošanas ierobežojumus konkrētās teritorijās, pat ja potenciāli tajās emisiju robežvērtības ir stingrākas nekā attiecībā uz “Euro 6” standartu, nepārkāpj Savienības regulējumu par tipa apstiprinājumu. Katrā ziņā tā saderību ar Savienības tiesībām varētu novērtēt saskaņā ar LESD 34. pantu, pamatojoties uz lietās *Mickelsson* un *Roos* vai Komisija/Itālija noteikto kritēriju. Tomēr un vēlreiz – lai gan atsevišķs valsts pasākums par turpmāku izmantošanu galu galā var tikt uzskatīts par pasākumu ar līdzvērtīgu iedarbību saskaņā ar LESD 34. pantu⁴², tas noteikti nenozīmē, ka ar Savienības tiesību aktiem ir pozitīvi saskaņots tas pats jautājums vai joma.

72. Rezumējot – uzskatu, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi kļūdu, secinādama, ka apstrīdētā regula atbildētājas skar tieši, izmantojot tās mijiedarbību ar Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punktu.

73. Tomēr, manuprāt, pārsūdzētais spriedums nav jāatceļ, jo ir vēl citi iemesli, kuru dēļ apstrīdētā regula atbildētājas skar tieši LESD 263. panta izpratnē.

3) Par apstrīdētās regulas ietekmi uz atbildētāju tiesisko stāvokli

74. Lai prasītāju Savienības tiesību akts skartu tieši, ir jāietekmē viņa *tiesiskais stāvoklis*. Tas būtībā nozīmē, ka attiecīgajam Savienības aktam ir jāgroza viņa tiesības un pienākumi, neatkarīgi no tā, vai tie ir privāta vai publiska rakstura⁴³.

75. Runājot par vietējā līmeņa struktūrām, judikatūrā ir norādes, ka Savienības akts šīs struktūras skar tieši, ja tām ir uzticētas pilnvaras, kuras īstenojamas autonomi attiecīgās dalībvalsts nacionālās konstitucionālās sistēmas ietvaros, savukārt Savienības akts šīm struktūrām liedz šīs pilnvaras īstenot pēc saviem ieskatiem⁴⁴.

⁴⁰ Skat., piemēram, Eiropas Komisijas Vides ĢD 2014. gada 30. janvāra *Feasibility Study: European City Pass For Low Emission Zones* [Priekšizpēte: Eiropas pilsētas caurlaide zemas emisijas zonās], un Eiropas Parlamenta Pilsoņu tiesību un konstitucionālo jautājumu politikas departamenta 2018. gada septembra *Study – Air Quality and urban traffic in the EU: best practices, and possible solutions* [Pētījums – Gaisa kvalitāte un satiksme Eiropas Savienības pilsētās – labākā prakse un iespējamie risinājumi].

⁴¹ Pēc analogijas skat. spriedumu, 2006. gada 13. jūlijs, *Voigt* (C-83/05, EU:C:2006:468).

⁴² Tādā ziņā, ka *principā* ietilpst LESD 34. panta piemērošanas jomā, lai gan to noteikti var arī pamatot ar vides aizsardzības un/vai sabiedrības veselības apsvērumiem, ja tie ir samērīgi; skat. spriedumus, 2009. gada 4. jūnijs, *Mickelsson* un *Roos* (C-142/05, EU:C:2009:336, 31.–40. punkts), un 2009. gada 10. februāris, Komisija/Itālija, (C-110/05, EU:C:2009:66, 59.–69. punkts). Skat. arī spriedumu, 2011. gada 21. decembris, Komisija/Austrija, (C-28/09, EU:C:2011:854, 125. un 140. punkts).

⁴³ Sikāk un ar papildu atsaucēm skat. manus secinājumus lietā *Région de Bruxelles-Capitale/Komisija* (C-352/19 P, EU:C:2020:588, 46. punkts).

⁴⁴ Skat. it īpaši, spriedumus, 2006. gada 2. maijs, *Regione Siciliana/Komisija* (C-417/04 P, EU:C:2006:282, 23.–32. punkts); 1998. gada 30. aprīlis, *Vlaams Gewest/Komisija* (T-214/95, EU:T:1998:77, 29. punkts), un 2002. gada 23. oktobris, *Diputación Foral de Guipúzcoa/Komisija* (T-269/99, T-271/99 un T-272/99, EU:T:2002:258, 41. punkts).

76. Vai šajā kontekstā apstrīdētā regula liedz atbildētājām īstenot to (konstitucionālās) pilnvaras vides aizsardzības un satiksmes regulējuma jomās pēc saviem ieskatiem?

77. Jāatzīst, ka izskatāmajā lietā atbilde uz šo jautājumu nav vienkārša.

78. Nav šaubu, ka apstrīdētā regula, ciktāl tā ļauj veikt tādu transportlīdzekļu tirdzniecību, kuri, iespējams, neatbilst atsevišķiem “Euro 6” standartiem (ko varētu saukt par “neīstiem “Euro 6”” transportlīdzekļiem), var apgrūtināt atbildētāju juridiskos pienākumus novērst piesārņojumu. Kā atbildētājas ir apgalvojušas un pierādījušas, vietēja līmeņa noteikumos par satiksmi transportlīdzekļi parasti tiek nošķirti, pamatojoties uz to “Euro” standarta kategoriju⁴⁵.

79. Tomēr, kā paskaidrots šo secinājumu iepriekšējā sadaļā, apstrīdētajā regulā (vai tiesību aktos, ar kuriem šī regula tiek īstenota) nekas nevar tikt interpretēts tādējādi, ka atbildētājām, nosakot vietējās satiksmes regulējumu, ar likumu tiek liegts nošķirt mazāk un vairāk piesārņojošus transportlīdzekļus, neatkarīgi no to “Euro” standarta kategorijas. Protams, ciktāl šādā gadījumā valsts pasākumi būtu jāpamato ar robežvērtībām, kas nav “Euro” standarta kategorija, tos varētu būt sarežģītāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt. Tomēr tam nav nozīmes, ņemot vērā precīzu LESD 263. panta izpratni. Tas ietekmē atbildētāju *faktisko*, nevis tiesisko *stāvokli*, kas nav pietiekami, lai radītu tām tiešu skārumu LESD 263. panta izpratnē⁴⁶.

80. Ņemot vērā iepriekš minēto, neuzskatu, ka analīzi par tiešu skārumu var faktiski neturpināt. Judikatūrā izstrādātais juridiskais kritērijs saistībā ar tiešu skārumu vietēja vai reģionāla līmeņa struktūrām, piemēram, atbildētājām, attiecas uz to, vai apstrīdētais Savienības tiesību akts liedz šīm struktūrām izmantot to autonomas pilnvaras *pēc saviem ieskatiem*⁴⁷.

81. Man šķiet, ka šo formulējumu var aplūkot dažādos veidos. No vienas puses, varētu paredzēt īpaši šauru interpretāciju, saskaņā ar kuru “tiešs skārumš” pastāv tikai tiktāl, cik apstrīdētais Savienības tiesību akts *liedz iespēju* tām īstenot savas pilnvaras. Šajā gadījumā vietēja līmeņa struktūras varētu apstrīdēt tikai Savienības tiesību aktus, kuros ir paredzēta vai nu prasība pilnībā atturēties no to pilnvaru izmantošanas, vai arī pienākums izmantot šīs pilnvaras ļoti specifiskā veidā, tādējādi neatstājot nekādas izvēles iespējas. No otras puses, ir iespējama dāsnāka interpretācija, saskaņā ar kuru struktūru brīvības īstenot viņu autonomās tiesības *skārumš* vien būtu pietiekams pamats, lai celtu prasību. Šādā gadījumā vietēja līmeņa struktūras varētu apstrīdēt Savienības tiesību aktu, kas zināmā mērā skar rīcības brīvību, kas tām piemīt saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

82. Domāju, ka vissaprātīgākā LESD 263. panta interpretācija ir vidusceļš starp šīm abām galējībām.

83. Patiešām, šķiet, ka diezgan dāsna interpretācija izriet tieši no paša Savienības tiesu izstrādātā kritērija teksta, proti, liedz šīm struktūrām īstenot to pilnvaras *pēc saviem ieskatiem*. Kritērijs neparedz kādas rīcības brīvības absolūtu neiespējamību vai tās atņemšanu. Šķiet, tā formulējums attiecas uz *jebkuru ierobežojumu*, kas skar to juridisko pilnvaru īstenošanu.

⁴⁵ Skat. pārsūdzētā sprieduma 82. punktu.

⁴⁶ Šajā ziņā skat. rīkojumu, 2011. gada 6. septembris, *Inuit Tapiriit Kanatami* u.c./Parlaments un Padome (T-18/10, EU:T:2011:419, 75. punkts).

⁴⁷ Skat. iepriekš šo secinājumu 75. punktu.

84. Tomēr šādu “brīvu” kritērija interpretāciju būtu sarežģīti savienot ar Tiesas vispārīgo judikatūru par LESD 263. pantu. Minētā judikatūra tostarp paredz, ka [jākonstatē] *tieša cēloņsakarība* starp apstrīdēto Savienības tiesību aktu un izmaiņām prasītāja tiesiskajā stāvoklī⁴⁸. Turklāt Savienības tiesas ir skaidri noteikušas – tas vien, ka vietēja līmeņa struktūrai, kas ir kompetentā struktūra ekonomiska, sociāla vai vides rakstura jautājumos savā teritorijā, ir *zināma kompetence* vispārpiemērojama Savienības akta regulētajā jomā, pats par sevi nav pietiekami, lai pieņemtu, ka pastāv minētās struktūras “skārums” LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē⁴⁹.

85. Līdz ar to neuzskatu, ka neiespējamību īstenot pilnvaras “pēc saviem ieskatiem” praksē var samazināt līdz neiespējamībai vispār īstenot šīs pilnvaras, pilnībā neatsakoties no esošās judikatūras. Turklāt šādā gadījumā judikatūra par tiesībām celt prasību saskaņā ar LESD 263. pantu (vēlreiz) īsti neatbilstu daudzām citām Savienības tiesību jomām, kuras turpina virzīties tieši pretējā virzienā⁵⁰.

86. Attiecīgi uzskatu, ka Tiesas kritērijs būtu jāsaprot tādējādi, ka vietēja vai reģionāla līmeņa struktūrām ir tiesības celt prasību, ja var konstatēt *tiešu cēloņsakarību* starp apstrīdēto Savienības tiesību aktu un vietēja līmeņa struktūras *konkrēto autonomo juridisko pilnvaru* īstenošanu. Šāda sakarība pastāv, ja Savienības tiesību akts ir *noteicošais faktors*, kas vietējām vai reģionālām iestādēm vai nu vispār liedz izmantot to pilnvaras, vai arī liek tām rīkoties, vienlaikus būtiski mainot šo pilnvaru likumīgo īstenošanas kārtību.

87. Ja tas tā ir, vai atbildētājas atbilst šim kritērijam?

88. Lai gan, protams, ar lielām grūtībām, ņemot vērā visus lietas materiālos minētos tiesiskos un faktiskos elementus, es sliktos kopumā uz šo jautājumu atbildēt apstiprinoši. Proti, apstrīdētā regula ietekmē kārtību, kādā atbildētājas var likumīgi īstenot specifiskas pilnvaras vides un sabiedrības veselības aizsardzības jomā, risinot piesārņojuma problēmu un nodrošinot atbilstošus gaisa kvalitātes standartus, kas ir to tiesisks pienākums.

89. Vispārējā tiesa ir jau konstatējusi apstākli, ka atbildētājām konstitucionālā līmenī ir *specifiskas pilnvaras* vides aizsardzības un satiksmes regulējuma jomās, un nešķiet, ka apelācijas sūdzību iesniedzējas to būtu apstrīdējušas. Šajā saistībā ir jāpiebilst, ka atbildētāju tiesību sistēmās tām ir pat atbilstoši *juridiskie pienākumi* šajā ziņā. Tie ir būtiski elementi, jo tie nošķir atbildētājas no citām valsts iestādēm Savienībā, kuras apstrīdētā regula varētu skart tikai netieši, ciktāl šīm citām valsts iestādēm ir uzticēts uzdevums rūpēties par savu iedzīvotāju vispārējo labklājību. Vēl jo vairāk, šie elementi atšķir atbildētājas no jebkuras fiziskas personas, kura dzīvo Savienībā un kura var uzskatīt, ka apstrīdētā regula to ietekmē tikai tāpēc, ka tā elpo piesārņotu gaisu.

⁴⁸ Šajā ziņā skat. spriedumus, 1984. gada 11. jūlijs, *Commune de Differdange* u.c./Komisija (222/83, EU:C:1984:266, 10.–12. punkts), un 1995. gada 27. aprīlis, *CCE Vittel*/Komisija (T-12/93, EU:T:1995:78, 58. punkts). Skat. arī ģenerālvokātes E. Šārpstones secinājumus lietā A u.c. (C-158/14, EU:C:2016:734, 78. punkts) un manus secinājumus lietā *Région de Bruxelles-Capitale*/Komisija (C-352/19 P, EU:C:2020:588, 48. punkts).

⁴⁹ Skat. rīkojumu, 2006. gada 19. septembris, *Benkö* u.c./Komisija (T-122/05, EU:T:2006:262, 64. punkts).

⁵⁰ *Pretstatīt*, piemēram, Tiesas uzstājību uz efektivitātes principu, kas arī ir piemērojams attiecībā uz to privātpersonu piekļuvi valsts tiesām, kuras atsauca uz savām Savienības tiesību aktos noteiktajām tiesībām, kas sākotnēji tika uzskatīts par vienkāršu “neiespējamību” izslēdzošu – spriedums, 1976. gada 16. decembris, *Rewe-Zentralfinanz* un *Rewe-Zentral* (33/76, EU:C:1976:188, 5. punkts), un vēlāk tika paplašināts, izslēdzot “neiespējamību vai pārmērīgas grūtības” – spriedums, 1996. gada 5. marts, *Brasserie du pêcheur* un *Factortame* (C-46/93 un C-48/93, EU:C:1996:79, 83. punkts), vēl vēlāk paplašinot to ar efektīvas tiesību aizsardzības tiesā papildu elementiem saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (turpmāk tekstā – “Harta”) 47. pantu – spriedums, 2018. gada 12. jūlijs, *Banger* (C-89/17, EU:C:2018:570, 48. punkts), kā arī nesen paplašinot to vēl vairāk ar LES 19. panta 1. punktu, kam ir tāds pats saturs kā Hartas 47. pantam, bet kas ietver arī situācijas, uz kurām, strikti ņemot, Savienības tiesību akti pat neattiecas tradicionālā izpratnē – spriedums, 2021. gada 2. marts, A.B. u.c. (Augstākās tiesas tiesnešu iecelšana – Pārsūdzība) (C-824/18, EU:C:2021:153, 143. punkts). Tomēr, protams, tie ir pavisam atšķirīgi jautājumi, no kuriem viens attiecas uz efektīvu vēršanos valsts tiesās, lai nodrošinātu iespējamo individuālo tiesību aizsardzību, kuras izriet no ES tiesību aktiem, bet otrs attiecas uz vēršanos Savienības tiesās saskaņā ar LESD 263. pantu, lai nodrošinātu iespējamo individuālo tiesību aizsardzību, kuras izriet no ES tiesību aktiem.

90. Tādējādi galvenais jautājums ir par to, vai apstrīdētā regula būtiski ietekmē šīs atbildētāju pilnvaras, ko tās īsteno, lai izpildītu savus juridiskos pienākumus.

91. Pirmkārt, lietas dalībnieki piekrist, ka saskaņā ar valsts tiesību aktiem vietēja līmeņa struktūras, piemēram, atbildētājas, ir atbildīgas par dažādu pasākumu ieviešanu, lai novērstu piesārņojumu un nodrošinātu noteiktus gaisa kvalitātes standartus nolūkā aizsargāt iedzīvotāju veselību un drošību. Šie pasākumi var būt nepieciešami – kam šajā kontekstā ir noteicoša nozīme –, lai *izpildītu pienākumus, kas izriet no Savienības tiesību aktiem*, piemēram, tos, kas izriet no Direktīvas 2008/50 noteikumiem. Kā minēts šo secinājumu 59. punktā, šī direktīva paredz, ka dalībvalstīm jāievēro Eiropas gaisa kvalitātes prasības (turpmāk tekstā – “AQS”) un šajā nolūkā jāpieņem gaisa kvalitātes uzlabošanas plāni (tostarp īstermiņa rīcības plāni, turpmāk tekstā – “AQP”) konkrētās zonās un aglomerācijās, kurās piesārņojošās vielas pārsniedz noteiktos robežlielumus.

92. Otrkārt, nav arī apstrīdēts, ka lielās Eiropas pilsētas, piemēram, atbildētājas, ir “nomocījās” piesārņojums, ko lielā mērā rada transportlīdzekļu emisijas. Tas it īpaši attiecas uz NO_x emisijām lielajās pilsētās, kur tās galvenokārt rada vietējā ceļu satiksme un kurās nereti tiek pārsniegtas attiecīgās normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības⁵¹.

93. Treškārt, pēc “dīzeļgeitas” skandāla veiktās pārbaudes atklāja, ka *gandrīz visi “Euro 5” un “Euro 6” standarta dīzeļdzinēja vieglie transportlīdzekļi ievērojami pārsniedz piemērojamās NO_x emisiju robežvērtības*⁵². Tāpēc līdz šim šo standartu ieviešana nav būtiski uzlabojusi situāciju attiecībā uz NO_x emisijām⁵³.

94. Ceturtkārt, diez vai ir arī apstrīdams, ka tad, ja Savienības iestādes necenšas, kā atbildētājas to apgalvo, nodrošināt atbilstību robežvērtībām, kas ir noteiktas “viņu pašu” [izdotajos] tiesību aktos attiecībā uz transportlīdzekļu radītām piesārņojuma emisijām, slogs veikt pasākumus, lai nodrošinātu gaisa kvalitāti, loģiski pāriet uz dalībvalstu iestādēm. Tas it īpaši attiecas uz valsts iestādēm, kuru pārziņā ir satiksmes regulējums, it īpaši tām, kas darbojas visvairāk piesārņotajās teritorijās. Šīm iestādēm acīmredzami būs jārikojas drīzāk agrāk nekā vēlāk, ņemot vērā parasto vieglo automobiļu dzīves ciklu. Komisija – šajā ziņā nevar nepamanīt zināmu ironiju – arī aicina valsts iestādes *rikoties ātri un enerģiski*, nesen par prioritāti izvirzot pārkāpumu procedūras uzsākšanu pret tām dalībvalstīm, kuras neievēro AQS⁵⁴.

95. Tādēļ šajā nolūkā valsts iestādēm, piemēram, atbildētājām, ir jāveic noteikti pasākumi, tostarp saistībā ar AQP, kas gadījumā, ja Savienība aizliegtu tādu transportlīdzekļu reģistrēšanu un pārdošanu, kuri neatbilst tās emisiju standartiem, visticamāk, būtu mazāk ierobežojoši vai, iespējams, pat lieki. Līdz ar to apstāklis, ka atbildētāju veicamo pasākumu izvēlei un to īstenošanas kārtībai ir jābūt ierobežotai, ir kā apstrīdētās regulas tiešas sekas. Manevrēšanas iespējas, lai izpildītu gan Savienības, gan valsts tiesību aktos noteiktos juridiskos pienākumus, ir ievērojami ierobežotas, tādējādi liekot tām citādi veikt šim nolūkam vajadzīgos uzdevumus.

⁵¹ Skat. tostarp Eiropas Komisijas ziņojumu “Pirmais pārskats par programmu “Tīru gaisu Eiropā””, COM(2018) 446 *final*/2, 2. lpp. un paziņojumu “Eiropa, kas aizsargā: tīru gaisu ikvienam”, COM(2018)330 *final*, 3.1. punkts.

⁵² Skat. iepriekš 11. zemsvītras piezīmi.

⁵³ Skat. tostarp Eiropas Parlamenta 2017. gada marta Ziņojumu par izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (2016/2215(INI)), 26. lpp.

⁵⁴ Par NO_x emisiju robežvērtībām skat., piemēram, spriedumus, 2019. gada 24. oktobris, Komisija/Francija (Slāpekļa dioksīda robežlielumu pārsniegšana) (C-636/18, EU:C:2019:900), un 2021. gada 3. jūnijs, Komisija/Vācija (Robežvērtības – NO₂) (C-635/18, nav publicēts, EU:C:2021:437). Attiecībā uz saistīto jautājumu par PM₁₀ daļiņu līmeņiem skat. spriedumus, 2018. gada 22. februāris, Komisija/Polija (C-336/16, EU:C:2018:94); 2020. gada 30. aprīlis, Komisija/Rumānija (C-638/18, nav publicēts, EU:C:2020:334), un 2020. gada 10. novembris, Komisija/Itālija (C-644/18, EU:C:2020:895). Tā nekādā ziņā nav nejaušība, ka vairums gadījumu šajā jomā skar vislielākās aglomerācijās attiecīgajās dalībvalstīs.

96. Protams, kā iepriekš ierosināts⁵⁵, pilsētas vai citas reģionālas struktūras joprojām tehniski var saglabāt savas valsts tiesību aktos paredzētās pilnvaras regulēt vietējo satiksmi vides vai sabiedrības apsvērumu dēļ pēc saviem ieskatiem, neatkarīgi no tā, vai ir izpildīts "īstais" vai "neīstais" "Euro 6" standarts. Ja šādas iestādes vēlas to darīt, tās var noteikt aizliegumus attiecībā uz "Euro 6" standarta transportlīdzekļiem, vai pat ieviest savu "Euro 7" vai "Euro 8" standartu. Tās joprojām var nolemt, ka tikai noteikti automobiļi var iebraukt pilsētas centrā vai ka satiksme ir atļauta tikai noteiktā laikā vai noteiktās dienās, vai arī tā faktiski pilnībā ir aizliegta.

97. Tomēr jāatzīst, ka to juridisko pilnvaru un pienākumu īstenošana ir padarīta nesalīdzināmi sarežģītāka. Atbilstošs vietējās satiksmes regulējums vides un sabiedrības veselības apsvērumu dēļ ir jāpamato ar plašākiem standarta kritērijiem. Visticamāk, neviens nopietni neierosinās, ka visām galvenajām pilsētām vai reģioniem Eiropā tagad vajadzētu sākt izstrādāt to savu transportlīdzekļu sarakstu, kas varēs iebraukt to pilsētu centros, vienlaikus izvietojot emisiju līmeņa mērīšanas stacijas pilsētu pievārtē. Tomēr nespēja pamatoties uz (tieši šim mērķim) noteiktām Savienības kategorijām un standartiem nozīmē, ka pilsētām ir jāizvēlas pašām savi kritēriji, kas papildus radīs strīdīgus apsvērumus saistībā ar sociālām vai finansiālām izmaksām vietējiem iedzīvotājiem vai konkrētām iedzīvotāju grupām, galu galā pakļaujot pilsētas iespējamām tiesvedībām, kuru pamatā ir diskriminācija un/vai patvaļīga piekļuves vai brīvas pārvietošanās ierobežošana⁵⁶.

98. Neapskaužamais uzdevums pieņemt visus šos (patiešām sarežģītus) lēmumus un ar tiem saistītā iespējamā atbildība vienkārši tiek nodoti (dalībvalstīm un to) vietējām iestādēm. Tādējādi šīs iestādes var būt spiestas veikt drakoniskus un nepopulārus pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību Savienības tiesību aktiem, tieši tādēļ, ka Komisija ir izvēlējusies pieļaut citus Savienības tiesību aktu pārkāpumus.

99. Šādā situācijā ierosinājums, ka apstrīdētā regula vietēja līmeņa struktūru stāvokli skar tikai faktiski, nevis tiesiski, ir ārkārtīgi formāls⁵⁷, ja ne izteikti cinisks. Realitāte ir tāda, ka apgalvotā Komisijas nespēja nodrošināt atbilstību NO_x emisiju robežvērtībām tieši un būtiski ietekmē kārtību, kādā tādām struktūrām kā atbildētājas ir jāīsteno to autonomās juridiskās pilnvaras vides aizsardzības un satiksmes regulējuma jomās⁵⁸.

100. Pēdējā aspekta ietvaros tiek ietekmēts atbildētāju *tiesiskais, nevis tikai faktiskais* stāvoklis. Jāatzīst, ka robežas novilkšana starp to, kas ir tiesisks un kas ir fakts, gadījumos, kādi ir izskatāmajā lietā, nebūt nav vienkārša. Protams, tāpat kā jebkura persona, arī atbildētājas tiek skartas faktiski, proti, tām Savienības tiesiskais regulējums ir jāpieņem kā fakts un savas turpmākās rīcības sākumpunkts. Tomēr *bez tam* ir *vēl* juridiskās ietekmes elements. Apstrīdētā regula skar tieši veidu, kādā atbildētājas īsteno savas juridiskās tiesības un pienākumus.

101. Vienkāršs prāta vingrinājums varētu palīdzēt ilustrēt šo aspektu. Pieņemsim, ka būtu jāuzskata, ka atbildētājas tiek skartas tikai faktiski, nevis tiesiski, tad kuru personu tiesisko stāvokli varētu ietekmēt šāds tiesiskais regulējums? Ungārijas valdība ir ierosinājusi, ka varētu tikt

⁵⁵ Kā ierosināts šo secinājumu iepriekšējā sadaļā, it īpaši 70. punktā.

⁵⁶ Papildu ilustrācijai par to, kā noteikti atlases vai piekļuves kritēriji attiecībā uz ierobežotu sabiedrisko labumu (vai tā būtu mājokļu politika vai arī automobiļu piekļuve pilsētas centram) varētu radīt ievērojamas sociālā sekas atsevišķām grupām, skat. manus secinājumus apvienotajās lietās *Cali Apartments* un HX (C-724/18 un C-727/18, EU:C:2020:251, 121.–136. punkts).

⁵⁷ Šajā ziņā skat. spriedumus, 1985. gada 17. janvāris, *Piraiki-Patraiki* u.c./Komisija (11/82, EU:C:1985:18, 6.–10. punkts), un 2008. gada 13. marts, Komisija/*Infront WM* (C-125/06 P, EU:C:2008:159).

⁵⁸ Interesanti, ka nesenā pārkāpuma lietā Vācijas valdība norādīja, ka par NO₂ vērtību pārsniegšanu dažās Vācijas teritorijās galvenokārt ir vainojama Komisija, jo jau vairākus gadus šī iestāde nav rīkojusies, lai nodrošinātu atbilstību Regulas Nr. 715/2007 noteikumiem par emisijām reālos braukšanas apstākļos. Vācijas valdība norādīja, ka Komisijas bezdarbība, ja ne padarīja neiespējamu, tad apgrūtināja Direktīvā 2008/50 noteikto NO₂ robežvērtību ievērošanu. Skat. spriedumu, 2021. gada 3. jūnijs, Komisija/Vācija (Robežvērtības – NO₂) (C-635/18, nav publicēts, EU:C:2021:437, 22., 68., 73., 125. un 126. punkts).

skarts tikai transportlīdzekļu ražotāju, kā arī to valsts iestāžu tiesiskais stāvoklis, kurām ir uzticēts izvērtēt atbilstību apstrīdētās regulas noteikumiem⁵⁹. Cik lielā mērā tomēr uz transportlīdzekļu ražotāju juridiski attiecas tiesiskais regulējums, kas tam ir jāievēro, ja tas vēlas laist tirgū savu produkciju, kas vēl tikai tiks saražota⁶⁰? Ražotājam nav nekādu likumisku tiesību, ka tiek pieņemti konkrēti tiesību akti, kuros ir paredzēti noteikti standarti vai robežvērtības. Līdz ar to viņa tiesisko stāvokli (esošo tiesību un pienākumu nolūkā) principā nevar ietekmēt neviens jauns tiesību akts, kurā ir paredzēti noteikumi nākotnē, jo šajā ziņā tam pirmām kārtām nav (iegūstamu) tiesību. Tas pats *a fortiori* būtu attiecināms uz valsts iestādēm, kurām ir uzticēts uzdevums pārbaudīt atbilstību Savienības tiesību aktos noteiktajām emisiju vērtībām. Kādas tiesības vai pienākumus iegūtu centrālā valsts iestāde (neatkarīgi no dalībvalsts, kurā tā varētu būt vienkārša struktūra), kurai ir uzticēts īstenot transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma procesu? Abiem šiem dalībniekiem jaunās robežvērtības, kas tiem būs jāievēro nākotnē (vienam – ražojot transportlīdzekļus atbilstoši šai specifikācijai, ja tas vēlas, lai tie tiktu apstiprināti, otram – novērtējot atbilstību šīm specifikācijām), ir faktiskie atspēriena punkti, bet tiem nav nekādas tiešas un tūlītējas ietekmes uz to tiesisko stāvokli.

102. Neapgalvošu, ka piekrītu šādam reducēšanas viedoklim. Iepriekš minētais apsvērums vienkārši ilustrē to, ka gadījumā, ja tiktu atbalstīts paplašināts skatījums tikai par faktisku ietekmi, kas izslēdz jebkādu juridisku ietekmi, neviens Savienības tiesību akts nekad neskartu nevienas personas tiesisko statusu.

103. Visbeidzot, ir trīs plašāki sistēmiski apsvērumi, kas atbalsta līdzsvarotu LESD 263. panta ceturrtās daļas interpretāciju gadījumā, kad prasītāji ir dalībvalstu reģionālās struktūras. Tā kā tie lielā mērā pārklājas ar argumentiem, kurus šajā ziņā esmu jau izklāstījis secinājumos lietā *Région de Bruxelles-Capitale*⁶¹, varu izteikties lakoniski.

104. Pirmkārt, *pārāk* šaura LESD 263. panta piemērošana attiecībā uz vietēja līmeņa struktūrām, iespējams, būtu pretrunā atsevišķiem konstitucionālajiem pamatprincipiem, it īpaši tiem, kas ir nostiprināti LESD 4. panta 2. un 3. punktā.

105. No vienas puses, pieeja, kas nolūkā veikt pārskatīšanu tiesā Savienības līmenī paredz, ka nav nozīmes reģionālo un vietējo struktūru konstitucionālajiem uzdevumiem valsts līmenī, būtu pretrunā LES 4. panta 2. punktam, kurā ir paredzēts, ka Savienībai jārespektē tostarp dalībvalstu nacionālā identitāte, “kas raksturīga to politikajām un konstitucionālajām pamatstruktūrām, tostarp reģionālajām un vietējām pašvaldībām”.

106. No otras puses, šķiet, ka atvērtāka piekļuve Savienības tiesu iestādēm valsts iekšienē esošām vienībām būtu loģisks (un gandrīz neizbēgams) daudzu un tālejošu pienākumu elements, ko Savienības tiesību akti uzliek šīm vienībām. Tie nav tikai vispārīgi pienākumi veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai īstenotu Savienības tiesības un nodrošinātu to piemērošanu, kā arī atturētos no tādu pasākumu veikšanas, kas varētu atņemt Savienības tiesību aktiem lietderīgo

⁵⁹ Skat. iepriekš šo secinājumu 36. punktu.

⁶⁰ Šajā kontekstā vispirms potenciāli pārklājošies ar intereses celt prasību neesamību – skat., piemēram, spriedumu, 2015. gada 4. jūnijs, *Andechser Molkerei Scheitz*/Komisija (C-682/13 P, nav publicēts, EU:C:2015:356, 25. punkts), vai 2017. gada 23. novembris, *Bionorica* un *Diapharm*/Komisija (C-596/15 P un C-597/15 P, EU:C:2017:886, 85. punkts). Pēdējā minētajā spriedumā (115. punktā) Tiesa noliedza tāda prasītāja interesi celt prasību, kurš prasības celšanas brīdī vēl nav saražojis attiecīgo preci saskaņā ar apstrīdēto īpašo tiesisko režīmu, un atzina prasību par nepieņemamu.

⁶¹ Secinājumi lietā *Région de Bruxelles-Capitale*/Komisija (C-352/19 P, EU:C:2020:588, 46.–63. un 129.–147. punkts). Ir taisnība, ka šie apsvērumi acīmredzami nebija pārliecinājuši Tiesu, kad tā pasludināja savu 2020. gada 3. decembra spriedumu *Région de Bruxelles-Capitale*/Komisija (C-352/19 P, EU:C:2020:978). Tomēr, ir arī taisnība, ka minētajā spriedumā Tiesa nevienam no šiem argumentiem nekādā ziņā – tieši vai netieši – nav apstrīdējusi vai atspēkojusi.

iedarbību, bet arī ļoti konkrēti un specifiski pienākumi atsevišķu politiku jomās, kā atspoguļots arī šajā lietā. Lojālas sadarbības principam, kas nostiprināts LES 4. panta 3. punktā, acīmredzami ir jānāk no abām pusēm⁶².

107. Otrkārt, liedzot tādām struktūrām kā atbildētājas iespēju apstrīdēt Savienības tiesību aktus, kuri būtiski ietekmē noteiktu pilnvaru īstenošanu, kas tām piemīt konstitucionālā līmenī, varētu novest pie tā, ko varētu tikai apzīmēt kā “konstitucionāli neveselīgu situāciju” stimulējošu pasākumu un kontroles ziņā. Patiešām, nemaz nav tik reti gadījumi, kad Savienības deleģētie vai īstenošanas akti izriet no zināma veida (juridiski paredzamas) vienošanās, kas panākta starp Savienības iestādi un attiecīgo nozari vai ieinteresētajām personām. Šajos gadījumos jēdziena “tiešs skārums” šaura interpretācija varētu nozīmēt, ka vienīgā prasītāju kategorija, kurai (iespējams) būs tiesības celt prasību Savienības tiesās, būs šīs nozares pārstāvji. Tomēr ir maz ticams, ka tas varētu būt labākais stimulējošais sarunām ar attiecīgajām ieinteresētajām personām un līdzsvarotam likumdošanas procesa iznākumam, ja apstāklis, ka šis iznākums faktiski netiek apšaubīts, ir atkarīgs no tiesību aktu izstrādes, kas atbilst attiecīgās nozares interesēm.

108. Treškārt, institucionālajā līmenī joprojām esmu neizpratnē par tiesas struktūru, kā arī pašreizējo tiesu politiku, kas nostiprina šo struktūru, kura, ierobežojot tiešu piekļuvi Savienības tiesām, paredz valsts tiesās virzīt lietas, kas skar Savienības tiesību aktu spēkā esamību, lai galu galā šīs lietas pēc daudziem gadiem nonāktu Tiesā, izmantojot prejudiciālā nolēmuma procedūru⁶³. Šī sarežģītā un laikietilpīgā procedūru savstarpējā saistība ir vienkārši nepamatota, ņemot vērā jaunāko Savienības tiesu struktūras reformu, kurā Vispārējai tiesai tika nodrošināti līdzekļi, kas nepieciešami, lai tā īstenotu savu konstitucionālo lomu kā Savienības pirmās instances tiesa, kura savas kompetences ietvaros var veikt pilnīgu pārskatīšanu tiesā, izvērtējot gan tiesiskos, gan faktiskos apstākļus⁶⁴.

109. Viss iepriekš minētais vēl jo vairāk ir piemērojams gadījumos, kas attiecas uz sarežģītām tehniskām jomām, kuru izskatīšanā uzdevumu sadale prejudiciālā nolēmuma procedūrā praksē varētu nebūt optimāla. No vienas puses, maz ticams, ka valsts tiesa, kas dažreiz ir pat pirmās instances tiesa, kurā ir celta prasība par atšķirīgu jautājumu, veiks detalizētu sākotnējo to jautājumu faktisko un tehnisko vērtējumu, kam ir nozīme Savienības tiesību aktu interpretācijā,

⁶² Sīkāk skat. manus secinājumus lietā *Région de Bruxelles-Capitale/Komisija* (C-352/19 P, EU:C:2020:588, 80. punkts).

⁶³ Kā to ilustrē lietas, kas atrodas izskatīšanā un attiecas uz “dīzeļgeitas” skandālu (skat. iepriekš 10. zemsvītras piezīmi), visticamāk, šis jautājums tādā vai citādā veidā būs (ES) tiesu dienas kārtībā nākamajos gados.

⁶⁴ Skat. argumentus, kas izstrādāti manos secinājumos lietā *Région de Bruxelles-Capitale/Komisija* (C-352/19 P, EU:C:2020:588, 137.–147. punkts). Skat. arī manus nesenos secinājumus lietā *FBF* (C-911/19, EU:C:2020:294, 148. punkts).

kura ir jāveic šajā Tiesā⁶⁵. No otras puses, prejudiciālajos nolēmumos Tiesai nav jāvērtē fakti. Šādi pastāv risks, ka tādu diezgan sarežģītu tehnisku jautājumu izvērtēšana, kas ietekmē Savienības tiesību akta interpretāciju vai spēkā esamību, netiks veikta nevienā no tiesvedībām⁶⁶.

110. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus un neraugoties uz Vispārējās tiesas pieļauto tiesību kļūdu šajā ziņā, ierosinu Tiesai noraidīt Ungārijas pirmā apelācijas pamata otro daļu, kā arī Vācijas pirmo un otro apelācijas pamatu. Atbildētājam tiek radīts tiešs skārums.

2. Par to, vai apstrīdētā regula ir saistīta ar īstenošanas pasākumiem

a) Lietas dalībnieku apsvērumi

111. Ungārijas pirmā apelācijas pamata pirmā daļa attiecas uz Vispārējās tiesas konstatējumu pārsūdzētā sprieduma 40. punktā par to, ka apstrīdētajā regulā nav noteikti *īstenošanas pasākumi* attiecībā uz atbildētājam. Būtībā Ungārija uzskata, ka apstrīdētā regula pati par sevi nerada nekādas tiesiskas sekas un valsts līmenī ir jāpieņem vairāki tiesību akti, pirms varētu atsaukties uz kādām tiesiskām sekām.

b) Analīze

112. Manuprāt, šis pamats ir jānoraida.

113. No judikatūras izriet, ka jautājums, vai reglamentējošais akts ir saistīts ar īstenošanas pasākumiem, ir jāizvērtē no tās personas pozīcijas, kas ir iesniegusi prasību, kā arī ņemot vērā šīs prasības priekšmetu⁶⁷. Tāpēc nav nozīmes, vai attiecīgais tiesību akts ir saistīts ar īstenošanas pasākumiem attiecībā uz citām personām⁶⁸ un vai citas apstrīdētā akta daļas, kuras prasītājs nav apstrīdējis, ir saistītas ar īstenošanas pasākumiem⁶⁹. Šajā kontekstā izšķirošs ir jautājums, vai īpašās tiesiskās sekas, kas groza prasītāja tiesisko stāvokli, attiecībā uz šo personu materializējas apstrīdētā Savienības akta rezultātā vai jebkura cita Savienības vai attiecīgās dalībvalsts pieņemta akta rezultātā⁷⁰.

⁶⁵ Skat., piemēram, spriedumu, 2019. gada 1. oktobris, *Blaise* u.c. (C-616/17, EU:C:2019:800). Šajā lietā apstāklis, ka *M. Blaise* un citas personas iekļuva veikalos, kuri atrodas Arjēžas [*Ariège*] departamentā (Francija), un sabojāja glifozātu saturošu herbicīdu kannas, kā arī stikla vitrīnas, bija pamats tam, ka pret šīm personām tika uzsākti kriminālprocesi saistībā organizētā grupā veiktu kaitējuma nodarīšanu citam piederošai mantai vai tās bojāšanu. Pamatojoties uz minēto un ņemot vērā *tribunal correctionnel de Foix* (Fuā Krimināltiesa, Francija), kas izskatīja lietu pirmajā instancē, iesniegto lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu saistībā ar kriminālajām apsūdzībām, kas celtas pret attiecīgajām personām, Tiesa izvērtēja vairākus tehniski diezgan sarežģītus jautājumus attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1107/2009 (2009. gada 21. oktobris) par augu aizsardzības līdzekļu laišanu tirgū, ar ko atceļ Padomes Direktīvas 79/117/EEK un 91/414/EEK (OV 2009, L 309, 1. lpp.) spēkā esamību saistībā ar glifozāta kā darbigās vielas atļauju. Tajā pašā laikā Vispārējā tiesa nevarēja izvērtēt šo pašu jautājumu (pagarināt glifozāta kā darbigās vielas atļauju), par ko Briseles reģions [*Région de Bruxelles-Capitale*] cēla tiešo prasību, jo pēdējais minētais nebija skarts tieši: spriedums, 2020. gada 3. decembris, *Région de Bruxelles-Capitale*/Komisija (C-352/19 P, EU:C:2020:978).

⁶⁶ Papildu ilustrācijai skat. spriedumu, 2018. gada 25. jūlijs, *Confédération paysanne* u.c. (C-528/16, EU:C:2018:583), kurā izdarītie vairāki sākotnējie tehniska rakstura faktiskie pieņēmumi pēc tam tika apstrīdēti starptautiskajās zinātniskajās aprindās. Attiecībā uz šo iebildumu (iespējams, neitrālāku) kopsavilkumu skat. (Eiropas Komisijas) Galveno zinātnisko konsultantu grupas 2018. gada 13. novembra paziņojumu “*A scientific perspective on the regulatory status of products derived from gene editing and the implications for the GMO Directive*”. Eiropas Savienības Oficiālo publikāciju birojs, 2018 (Doi 10.2777/407732).

⁶⁷ Skat. it īpaši spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Telefónica*/Komisija (C-274/12 P, EU:C:2013:852, 30. un 31. punkts).

⁶⁸ Skat. it īpaši spriedumu, 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori*/Komisija, Komisija/*Scuola Elementare Maria Montessori* un Komisija/*Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 63.–65. punkts).

⁶⁹ Šajā ziņā skat. spriedumu, 2013. gada 19. decembris, *Telefónica*/Komisija (C-274/12 P, EU:C:2013:852, 31. punkts).

⁷⁰ Skat. it īpaši spriedumus, 2018. gada 13. marts, *European Union Copper Task Force*/Komisija (C-384/16 P, EU:C:2018:176, 43.–45. punkts), un 2018. gada 18. oktobris, *Internacional de Productos Metálicos*/Komisija (C-145/17 P, EU:C:2018:839, 56. un 57. punkts).

114. Šajā kontekstā, ievērojot atbildētāju nostāju un konkrētās tiesvedības priekšmetu, man šķiet, ka Vispārējā tiesa, ņemot vērā atbildētāju *konkrēto* situāciju, nav pieļāvusi kļūdu, secinādama, ka apstrīdētā regula nav saistīta ar īstenošanas pasākumiem LESD 263. panta ceturtās daļas trešās daļas izpratnē.

115. Ja tiek apgalvots, ka apstrīdētā regula ļauj “neīsta *Euro 6*” standarta transportlīdzekļiem iegūt tipa apstiprinājumu, ļaujot tirgot šos transportlīdzekļus un tādējādi lietot tos, ietekme uz atbildētāju tiesisko spēju īstenot viņu pilnvaras pēc saviem ieskatiem ir tieša un tūlītēja. Nav jāpieņem neviens cits Savienības vai valsts tiesību akts, lai (tēlaini izsakoties) “sasietu rokas” atbildētājam. Citiem vārdiem sakot, pastāv cēloņsakarība starp atbildētāju apstrīdētajiem Savienības noteikumiem un viņu tiesiskā statusa grozīšanu.

116. Būtu nepamatoti un mākslīgi apgalvot, ka valsts iekšienē esošām vienībām ir jāgaida, līdz tiek veikts pirmais “neīsta *Euro 6*” standarta transportlīdzekļa tipa apstiprinājums, lai šo apstiprinājumu apstrīdētu valsts tiesā un šajā tiesvedībā atsauktos uz īstenoto Savienības tiesību aktu spēkā neesamību. Šādi īstenošanas akti acīmredzami nebūtu akti, kuri pieņemti “attiecībā uz” atbildētājām. Līdz ar to, runājot par juridiskajām sekām, ko apstrīd atbildētājas (netieši vai slēpti “*Euro 6*” standarta grozījumi), apstrīdētais Savienības tiesību akts nepārprotami, aizņemoties formulējumu no ģenerālvokāta P. Krusa Viljalona [*P. Cruz Villalón*], “pilnībā un pats par sevi darbojas”⁷¹.

117. Attiecīgi Ungārijas pirmā apelācijas pamata pirmā daļa ir jānoraida.

B. Par vērtējumu pēc būtības: Komisijas kompetences neesamība

a) Lietas dalībnieku apsvērumi

118. Ar trešo apelācijas pamatu Vācija apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini interpretējusi Regulas Nr. 715/2007 5. panta 3. punktu, lai secinātu, ka Komisijai nebija pilnvaru pieņemt apstrīdēto regulu. Vācija apgalvo, ka Komisijai ir plaša novērtējuma brīvība gan attiecībā uz normas kvalificēšanu kā “nebūtisku”, gan uz normas praktisko ietekmi. Ja šī novērtējuma brīvība tiek pienācīgi ņemta vērā, *RDE* testu kā tādu, šo testu atbilstības koeficienta un pārejas noteikumu ieviešana būtu jāuzskata par nebūtiskiem elementiem minētās regulas 5. panta 3. punkta izpratnē.

119. Komisijas vienīgais apelācijas pamats arī attiecas uz Vispārējās tiesas konstatējumu par tās varbūtējo kompetences pieņemst apstrīdēto regulu neesamību. Komisija neapstrīd – kā Vispārējā tiesa ir minējusi pārsūdzētā sprieduma 118. punktā –, ka NO_x emisiju robežvērtības ir Regulas Nr. 715/2007 būtisks elements. Tomēr Komisija uzskata, ka minētais elements nav grozīts. Šajā ziņā tā apgalvo, ka Vispārējā tiesa atsauca uz “*de facto*” robežvērtību grozīšanu (pārsūdzētā sprieduma 128., 137. un 144. punktā), vienlaikus atzīstot, ka šīs robežvērtības juridiski nav grozītas (pārsūdzētā sprieduma 150. punktā).

120. Komisija norāda, ka Regulā Nr. 715/2007 nav iekļauti īpaši noteikumi par emisiju pārbaudīšanas kārtību. Līdz ar to Komisija uzskata, ka metodi, lai pārbaudītu pieļaujamo emisiju robežvērtību, Vispārējā tiesa jau ar šīs robežvērtības grozīšanu. Ciktāl agrākie laboratorijas testi, *NEDC* un

⁷¹ Ģenerālvokāta P. Krusa Viljalona secinājumi lietā *T & L Sugars un Sidul Açúcares*/Komisija (C-456/13 P, EU:C:2014:2283, 32. punkts).

jaunie *RDE* testi ir piemērojami kumulatīvi un transportlīdzeklim, lai saņemtu tipa apstiprinājumu, ir jāatbilst tiem abiem, apstrīdētā regula nekādā veidā nevar *pasliktināt* verificēšanas metodes un līdz ar to tā nevar būt iemesls tam, lai *de facto* grozītu robežvērtību.

121. Komisija arī apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir apvērsums pierādīšanas pienākumu, pieprasīdama Komisijai pamatot izvēlētas metodes un atceldama apstrīdēto aktu, jo Komisijas argumenti tika atzīti par nepārliciecināmiem. Prasītājiem ir jāpierāda tāda Savienības tiesību akta prettiesiskums, kas principā tiek uzskatīts par spēkā esošu.

122. Šajā kontekstā *ACEA* uzsver, ka Komisijas ieviestais koeficients ir nepieciešams, lai varētu salīdzināt dažādus datu kopumus, ņemot vērā tehniska un statistiska rakstura nenoteiktības attiecībā uz jaunajiem testiem.

b) Analīze

123. Pirmkārt, mani nepārliciecināmi argumenti par apgalvoto Komisijas rīcības brīvību noteikt, kuri tiesību akta elementi ir būtiski un kuri nav. Pirmām kārtām, tieši Savienības likumdevējam (proti, Padomei un Parlamentam) ir jānosaka aspekti, attiecībā uz kuriem tas vēlas piešķirt deleģētās vai īstenošanas pilnvaras Komisijai un uz kuriem ne⁷². Otrām kārtām, “būtiski” un “nebūtiski” elementi ir juridiskas kategorijas, un līdz ar to galu galā Tiesai tie ir jāinterpretē un jāpārbauda to pareiza piemērošana konkrētā gadījumā⁷³.

124. Otrkārt, neuzskatu arī, ka pierādīšanas pienākumus jebkādā veidā būtu apvērsts. Vispārējā tiesa tiesisko un faktisko apstākļu ziņā sarežģītā lietā vienkārši piemēroja parastos principus par pierādīšanas pienākumu tiešajās prasībās. Ciktāl atbildētājas atsaucas uz *prima facie* lietu, Komisijai pēc būtības un detalizēti ir jāiebilst un jāatspēko atbildētāju iesniegtā informācija un sekas, kas no tās izriet⁷⁴. Tomēr, konstatējusi, ka Komisijas pretargumenti nav pārliecinoši, Vispārējā tiesa secināja, ka Komisija, *de facto* negrozot Regulas Nr. 715/2007 I pielikumā norādītās NO_x emisiju robežvērtības, nevarēja: i) noteikt NO_x emisiju *NTE* vērtības, kas koeficientu *CF pollutant* dēļ pārsniedz šīs robežvērtības, un katrā ziņā ii) pieņemt tādas nozīmīgus koeficientus kā, piemēram, *CF pollutant*.

125. Treškārt, ņemot vērā šo vērtējumu, galvenais jautājums, ko rada šie apelācijas pamati, ir par to, vai Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, nosakot, ka ar apstrīdēto regulu Komisija *de facto* ir grozījusi būtisku galvenā tiesību akta elementu.

126. Ņemot vērā apelācijas sūdzības iesniedzēju izvirzītos argumentus, nesaskatu nevienu šādu kļūdu.

⁷² Šajā ziņā skat. spriedumu, 2014. gada 18. marts, Komisija/Parlaments un Padome (C-427/12, EU:C:2014:170, 40. punkts): “Savienības likumdevējam ir rīcības brīvība, ja tas izvēlas piešķirt Komisijai deleģētās pilnvaras saskaņā ar LESD 290. panta 1. punktu, vai īstenošanas pilnvaras saskaņā ar LESD 291. panta 2. punktu.” Skat. arī spriedumu, 2015. gada 10. septembris, Parlaments/Padome (C-363/14, EU:C:2015:579, 46. punkts).

⁷³ Šajā ziņā skat. spriedumus, 2012. gada 5. septembris, Parlaments/Padome (C-355/10, EU:C:2012:516, 67. punkts), un 2015. gada 10. septembris, Parlaments/Padome (C-363/14, EU:C:2015:579, 47. punkts).

⁷⁴ Pēc analogijas skat. spriedumu, 2020. gada 17. decembris, Komisija/Ungārija (Starptautiskās aizsardzības pieteikuma iesniedzēju uzņemšana) (C-808/18, EU:C:2020:1029, 112. punkts un tajā minētā judikatūra).

127. Pirmkārt, Regulā Nr. 715/2007 norādītās NO_x emisijas robežvērtības, nenoliedzami, ir minētā tiesību akta *būtisks elements*⁷⁵. Tāpat kā Vispārējā tiesa, ņemot vērā minētā Savienības tiesību akta formulējumu, kontekstu un it īpaši mērķi, nesaskatu, kā šajā jautājumā varētu izdarīt citādu secinājumu. Līdz ar to Komisija nav tiesīga to grozīt, pieņemot tādas īstenošanas tiesību aktus kā apstrīdētā regula. Šķiet, lietas dalībnieki tam piekrīt.

128. Otrkārt, principā patiešām varētu teikt, ka tādi elementi kā *NTE* vērtības vai koeficients *CF pollutant*, it īpaši katru skatot atsevišķi, ir nebūtiski regulas elementi. Tie ir tikai funkcionāla un instrumentāla rakstura tehniski elementi. No Regulas Nr. 715/2007 26. apsvēruma, 5. panta 3. punkta un 14. panta 3. punkta skaidri izriet, ka procedūras un pārbaudes tipa apstiprinājumam ir minētās regulas nebūtiski elementi, kurus līdz ar to var pieņemt Komisija, ievērojot regulatīvo kontroles procedūru.

129. Treškārt, ņemot vērā iepriekš minēto nostāju, tas tomēr nenozīmē, ka, nosakot atsevišķus *RDE* testu parametrus (piemēram, *NTE* vērtības un/vai koeficientu *CF pollutant*), Komisija nekad nevarētu ietekmēt to, kas pats par sevi ir būtisks elements (NO_x emisijas robežvērtība). Ir skaidrs, ka tad, ja izvēlētais verifikācijas process un konkrētās tajā pieņemtās vērtības ir pārlietu pielaidīgas un neefektīvas, Savienības likumdevēja noteiktās robežvērtības vai nu nav iespējams pārbaudīt, vai arī tās faktiski tiek pārsniegtas un līdz ar to praksē nereti netiks ievērotas. Tādējādi, vismaz teorētiski, nesaskatu nepilnības Vispārējās tiesas argumentācijā, kas paredz, ka pārmērīgi augstu parametru pieņemšana varētu faktiski novest pie netiešas vai slēptas NO_x emisiju robežvērtību grozīšanas.

130. Tas, vai Komisijas pieņemtie konkrētie parametri, ņemot vērā šīs lietas īpašos apstākļus, izraisīja NO_x emisiju robežvērtību *de facto* grozījumus, šķiet, ir sarežģīts faktu izvērtējums. Apelācijas tiesvedībā tas kā tāds Tiesai nav jāizskata, izņemot, ja apelācijas sūdzību iesniedzējas apgalvo (un pierāda) to faktu un pierādījumu sagrozīšanu, uz kuriem atsaucas pirmās instances tiesa⁷⁶. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru sagrozīšanai acīmredzami ir jāizriet no lietas materiāliem, bez vajadzības no jauna izvērtēt faktus un pierādījumus⁷⁷.

131. Izskatāmajā lietā neredzu nekādu sagrozīšanas gadījumu.

132. Neviena no apelācijas sūdzību iesniedzējām vai personām, kuras iestājušās lietā, nav izvirzījušas nevienu pārliecinošu argumentu, lai pierādītu, ka Vispārējā tiesa ir *būtiski* pārpratusi faktiskos apstākļus vai nepareizi interpretējusi lietas dalībnieku iesniegtos pierādījumus. Gluži pretēji, Vispārējā tiesa izdarīja secinājumu, kas ne tikai ir iespējams, bet, šķiet, rod atbalstu dažādos nozīmīgos oficiālajos dokumentos, uz kuriem ir atsaukušies lietas dalībnieki. Piemēram, Eiropas Parlamenta “Ziņojumā par izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē” ir secināts, ka atbilstības koeficienta principa “piemērošana praksē pazemina pašreiz spēkā esošos emisiju standartus” un “tā nav pamatota no tehniskā viedokļa un neatspoguļo arī acīmredzamo nepieciešamību izstrādāt jaunu tehnoloģiju”, kā arī to var uzskatīt par “faktisku vispārēju atkāpi no piemērojamām emisiju robežvērtībām ilgstošā laikposmā”⁷⁸. Līdzīgi – nesenā Eiropas Revīzijas palātas informatīvajā dokumentā ir atspoguļots atsevišķu pētnieku viedoklis, ka

⁷⁵ Pamata tiesiskā regulējuma būtiskie elementi ir tie, kuru pieņemšanā ir jāizdara politiska izvēle, kas ietilpst paša Savienības likumdevēja pienākumos. Skat. spriedumu, 2017. gada 11. maijs, *Dyson/Komisija* (C-44/16 P, EU:C:2017:357, 61. punkts un tajā minētā judikatūra).

⁷⁶ Skat., piemēram, neseno spriedumu, 2020. gada 28. maijs, *Asociación de fabricantes de morcilla de Burgos/Komisija* (C-309/19 P, EU:C:2020:401, 10. punkts un tajā minētā judikatūra).

⁷⁷ Skat. tostarp spriedumu, 2021. gada 10. marts, *Ertico – ITS Europe/Komisija* (C-572/19 P, EU:C:2021:188, 69. punkts un tajā minētā judikatūra).

⁷⁸ Minēts iepriekš 53. zemsvītras piezīmē, kā arī 6. un 9.–11. punktā.

NO_x emisiju robežvērtības, kas ir noteiktas attiecībā uz RDE testiem, šķiet, pazemina šo testu efektivitāti, kā arī tajā ir norādīts uz daudz zemākām robežvērtībām, kuras ir spēkā Amerikas Savienotajās Valstīs⁷⁹.

133. Ņemot to vērā, manuprāt, būtu jāizvērtē arguments – tā kā ar to tiek kritizēts Vispārējās tiesas juridiskais pamatojums, nevis tās attiecīgo faktisko apstākļu elementu vērtējums –, kurš attiecas uz faktu, ka Vispārējā tiesa, iespējams, nav ņēmusi vērā abu testu kumulatīvo raksturu. Tā kā, lai transportlīdzeklis saņemtu tipa apstiprinājumu, ir jāizpilda gan agrākie (laboratoriju testi – NEDC), gan jaunie testi (reālos braukšanas apstākļos – RDE), apelācijas sūdzību iesniedzējas apgalvo, ka apstrīdētā regula *negroza agrāko situāciju*. Attiecīgi galvenais tiesību akts nekādā ziņā nevarēja *de facto* tikt grozīts.

134. Tas liek uzdot jautājumu: kas šeit ir jāsaprot ar jēdzienu “agrāka situācija”? Šķiet, apelācijas sūdzību iesniedzējas pareizi apgalvo, ka apstrīdētā regula nav radījusi, kā arī nevarēja radīt agrākas situācijas izmaiņas *in peius*, ja šo agrāko situāciju uzskata par tādu, kas attiecas uz faktisko stāvokli 2016. gadā. Ja mana izpratne par testēšanas sistēmu ir pareiza, minētajai regulai loģiski būtu bijis jāuzlabo atbilstības “Euro 6” standartam pārbaudes procedūra.

135. Tomēr, apstāklis, ka *faktiski* situācija nav mainījusies (vai, iespējams, tikai uzlabojusies), nevar likt apšaubīt Vispārējās tiesas secinājumu par *tiesiskā* stāvokļa prettiesisku grozīšanu, kam loģiski būtu jābūt šā vērtējuma sākumpunktam.

136. Ir taisnība, ka Komisijai, visticamāk, bija jārikojas šajā ziņā. Saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 15. apsvērumu un 14. panta 3. punktu Komisijai ir jāpārskata šīs regulas 5. panta 3. punktā minētās procedūras, pārbaudes un prasības, kā arī pārbaudes cikli, ko izmanto, lai mērītu emisijas. Šie noteikumi paredz, ka gadījumā, ja pārskatīšanas gaitā atklājas, ka tie vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktisko emisiju daudzumu, tie *ir* jāpielāgo tā, lai tie atspoguļotu faktisko emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem.

137. Tomēr tas nenovērš uzmanību no tā, ka Komisija, kā Vispārējā tiesa secināja, izstrādāja tiesību aktu, kas konkrētā laikposmā *joprojām pieļāva atkāpes* no galvenajā tiesību aktā noteiktām NO_x emisiju robežvērtībām.

138. Citiem vārdiem sakot, pēc pārkāpuma atklāšanas tiesiskais stāvoklis parasti būtu jāatgriež brīdī, kurā no jauna tiek ievērota visu laiku pastāvējusī juridiskā prasība. Arguments, ka ar apstrīdēto Komisijas regulu “netika pasliktināta situācija”, varētu būt pareizs attiecībā uz tā brīža *faktiskajiem apstākļiem*, kas kļuva zināmi pēc “dīzeļgeitas” skandāla. Proti, ja vairāki ražotāji un transportlīdzekļu tipi tirgū tobrīd faktiski neizpildīja prasības, daži no tiem pat ievērojami, likumdošanas centienus pakāpeniski garantēt vismaz zināmu atbilstību tā brīža faktiskajos apstākļos var tikai uzskatīt par tādiem, kas darbojas sistēmas kā tādas un tās darbības nodrošināšanas nākotnē labākajās interesēs.

139. Tomēr nav noliedzams fakts, kā Vispārējā tiesa to konstatēja, ka Komisija kā šī procesa dalībiece atļāva turpmākas atkāpes brīdī, kad *nekavējoties* vajadzēja atgriezties tādā *tiesiskā* stāvoklī, kas paredz pilnīgu atbilstību līdz šim pastāvošam standartam, ko Savienības likumdevējs ir iepriekš izstrādājis un kas ir jāievēro un jāisteno visu laiku. Tāda ir atbilstoša jēdziena “agrāka situācija” izpratne no juridiskā viedokļa.

⁷⁹ ES reakcija uz dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb “dīzeļgeitu”, skat. iepriekš 9. zemsvītras piezīmi, 25. lpp.

140. Tādēļ neredzu neko sliktu *per se* Vispārējās tiesas secinājumā, ka Komisija, pieņemdamā apstrīdēto regulu, grozīja tiesisko stāvokli, tieši pieļaujot emisijas, kas pārsniedz Savienības likumdevēja noteiktās robežvērtības, kuras turklāt ir būtisks elements, ko Komisija faktiski nebija tiesīga grozīt tikai ar īstenošanas tiesību aktiem.

141. Tādējādi man šķiet, ka arī šajā jautājumā pārsūdzētais spriedums ir jāatstāj spēkā.

C. Par Vispārējās tiesas konstatējumu sekām

1. Atcelšanas tvērums

142. Ar ceturto apelācijas pamatu Vācija apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini secinājusi, ka apstrīdētās regulas II pielikuma 2. punkts ir *nodalāms* no pārējām tiesību aktam normām. Vācija apgalvo, ka saskaņā ar argumentāciju pārsūdzētajā spriedumā Vispārējai tiesai bija jāatceļ arī apstrīdētās regulas 1. panta 2. punkts, ar kuru tiek grozīts Regulas Nr. 692/2008 3. panta 10. punkts, ciktāl tas netieši nosaka – kā tas minēts pārsūdzētā sprieduma 156. punktā – brīdi, no kura *RDE* testi vairs netiek veikti tikai uzraudzības nolūkā.

143. Briseles pilsēta izvirza iebildi par nepieņemamību saistībā ar šo apelācijas pamatu, apgalvojot, ka Vācija nav ieinteresēta, lai apstrīdētā regula tiktu atcelta pilnībā.

144. Patiešām, nav uzreiz skaidrs, kāds būtu papildu atcelšanas nolūks, ja galvenais struktūras elements jau ir atcelts. Tomēr kopumā Vācijas valdība varētu uzskatīt, ka nepilnīgas sistēmas (vecā sistēma bez koeficienta *CF pollutant* vai ar zemāku koeficienta *CF pollutant* robežvērtību, ko noteikusi Komisija) vietā izdevīgāka vai pamatotāka būtu būtiski pārskatīta sistēma. Ja tas tā patiešām ir, tā varētu būt ieinteresēta pilnīgā regulas atcelšanā. Šā iemesla dēļ iebilde par nepieņemamību ir jānoraida.

145. Tomēr katrā ziņā, runājot par argumenta pamatotību, man tas nešķiet pamatots.

146. Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību aktu var daļēji atcelt tikai tad, ja no pārējās akta daļas ir iespējams nodalīt noteikumus, kurus tiek prasīts atcelt. Tiesa ir arī noteikusi, ka nodalāmības prasība nav izpildīta, ja tiesību akta daļēja atcelšana groza šī akta būtību⁸⁰.

147. Šajā lietā problemātiskais elements, ko Vispārējā tiesa ir identificējusi apstrīdētajā regulā ([koeficients] *CF*), ir ļoti specifisks. Šis koeficients būs jāpiemēro līdz brīdim, kad Savienības likumdevējs aizstās ar tādu koeficientu, kas labāk atspoguļotu faktisko situāciju, vai arī vienkārši to atceļ.

148. Vācijas valdība nav izskaidrojusi, kāpēc šī koeficienta atcelšana vai aizstāšana noteikti ietekmētu pareizu tā tiesiskā regulējuma darbību, kas tiek grozīts vai īstenots ar apstrīdēto regulu. Proti, Vispārējā tiesa nav konstatējusi nekādu būtisku kļūdu testu izstrādē, bet gan drīzāk šajā nolūkā noteiktajās *NTE* vērtībās (koeficienta *CF pollutant* dēļ).

149. Šī valdība nav arī paskaidrojusi, kas tieši būtu mainījies, ja Vispārējā tiesa būtu atcēlusi arī apstrīdētās regulas 1. panta 2. punktu.

⁸⁰ Skat. spriedumu, 2014. gada 18. marts, Komisija/Parlaments un Padome (C-427/12, EU:C:2014:170, 16. punkts un tajā minētā judikatūra).

150. Tādējādi uzskatu, ka arī šis apelācijas pamats ir jānoraida.

2. Atcelšanas seku pielāgošana laikā

151. Otrajā apelācijas pamatā Ungārija apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdījusies, ierobežodama minētās atcelšanas iedarbību laikā, nosakot saprātīgu laikposmu, kura ilgums nepārsniedz 12 mēnešus. Tā uzskata, ka maksimālais termiņš ir pārāk īss, jo praksē Savienības likumdevējs nevar izstrādāt jaunu tiesību aktu šādā laikposmā.

152. Vācija ir izvirzījusi ļoti līdzīgus apsvērumus savā piektajā apelācijas pamatā. Vācijas valdība atsaucas uz Vācijas autobūves nozares aplēsēm attiecībā uz to, cik daudz Vācijas, kā arī citu ražotāju visā Eiropā automobiļus nevarētu vairs tirgot, turklāt tā ierosina, ka iespējamā tiesiskā regulējuma trūkuma dēļ, ko varbūtēji radītu Vispārējās tiesas spriedums, varētu pilnībā tikt apturēta jaunu automobiļu ražošana, apstiprināšana un reģistrēšana no tā izrietošās juridiskās nenoteiktības dēļ.

153. Mani nepārlicina šie apelācijas pamati.

154. Vienkāršiem vārdiem sakot, jautājums, kuru apelācijas sūdzību iesniedzējas lūdz Tiesu izskatīt, ir šāds: vai 12 mēneši ir pietiekami ilgs laikposms, lai Savienības iestādes varētu izdot jaunu tiesību aktu, kas, novēršot konstatēto kļūdu, nodrošinātu atbilstību galvenajā tiesību aktā noteiktajiem standartiem?

155. Man šķiet, ka, ņemot vērā apelācijas sūdzību iesniedzēju izvirzītos argumentus, lai atbildētu uz šo jautājumu, Tiesai būtu no jauna jāvērtē fakti. Proti, apelācijas sūdzību iesniedzējas nepamatojas uz Vispārējās tiesas pieļautu kļūdu attiecībā uz metodēm un kritērijiem, ko tā izmantojusi, lai veiktu šo vērtējumu (piemēram, nepareiza standartu piemērošana, atsevišķu atbilstošo elementu izņemšana no vienādojuma utt.). Apelācijas sūdzību iesniedzējas vienkārši apgalvo, ka Vispārējās tiesas vispārīgais vērtējums ir kļūdains. Šajā ziņā un šī iemesla dēļ es šaubos, vai šie apelācijas pamati vispār ir pieņemami.

156. Katrā ziņā apelācijas sūdzību iesniedzējas nenorāda uz kādu konkrētu faktisku vai juridisku elementu, kas atbalstītu viedokli, ka 12 mēnešu laikposms nav pietiekams, lai Komisija, pamatojoties uz savām īstenošanas pilnvarām, varētu iesaistīties, lai novērstu apstrīdētajā regulā konstatēto problemātiku.

157. Līdz ar to, manuprāt, šie apelācijas pamati nav pieņemami un katrā ziņā nav pamatoti.

VI. Par tiesāšanās izdevumiem

158. Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktu, kas atbilstoši tā 184. panta 1. punktam ir piemērojams apelācijas tiesvedībā, lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

159. Atbildētājas ir prasījušas piespriezt atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, līdz ar to apelācijas sūdzību iesniedzējām ir jāatlīdzina šie izdevumi.

160. Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 140. panta 1. un 3. punktu visas personas, kas iestājušās lietā, sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.

VII. Secinājumi

161. Ierosinu Tiesai:

- noraidīt apelācijas sūdzības;
- piespriest Vācijas Federatīvajai Republikai, Ungārijai un Eiropas Komisijai segt *Ville de Paris*, *Ville de Bruxelles* un *Ayuntamiento de Madrid* tiesāšanās izdevumus, kas radušies tiesvedībā Vispārējā tiesā un tiesvedībā Tiesā;
- piespriest visām personām, kas iestājušās lietā, segt savus tiesāšanās izdevumus pašām.