



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο πενταμελές τμήμα)

της 13ης Δεκεμβρίου 2018*

«Περιβάλλον – Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 – Ρυπογόνες εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) – Καθορισμός, για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου, μη υπερβάσιμων τιμών (NTE) στο πλαίσιο δοκιμών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) – Προσφυγή ακυρώσεως – Εξουσίες δημοτικής αρχής για τη λήψη μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας ορισμένων οχημάτων με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος – Άμεσος επηρεασμός – Παραδεκτό – Αναρμοδιότητα της Επιτροπής – Συμμόρφωση προς υπέρτερους νομικούς κανόνες – Καθορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακυρώσεως – Εξωσυμβατική ευθύνη – Χρηματική ικανοποίηση λόγω προσβολής της εικόνας και της φήμης»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-339/16, T-352/16 και T-391/16,

Ville de Paris (Γαλλία), εκπροσωπούμενος από τον J. Assous, δικηγόρο,

προσφεύγων στην υπόθεση T-339/16,

Ville de Bruxelles (Βέλγιο), εκπροσωπούμενος από τους M. Uyttendaele και S. Kaisergruber, δικηγόρους,

προσφεύγων στην υπόθεση T-352/16,

Ayuntamiento de Madrid (Ισπανία), εκπροσωπούμενος από τον F. Zunzunegui Pastor, δικηγόρο,

προσφεύγων στην υπόθεση T-391/16,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τις A.C. Becker και E. Sanfrutos Cano, καθώς και από τον J.-F. Brakeland,

καθής,

με αντικείμενο, αφενός, προσφυγές, δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, με αίτημα την ακύρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ 2016, L 109, σ. 1), και, αφετέρου, αίτημα, δυνάμει του άρθρου 268 ΣΛΕΕ, για την καταβολή χρηματικής ικανοποίησης για την ηθική βλάβη την οποία ο Ville de Paris (Δήμος Παρισιών) υποστηρίζει ότι υπέστη λόγω της έκδοσης του ίδιου κανονισμού,

* Γλώσσες διαδικασίας: η ισπανική και η γαλλική.

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους S. Gervasoni, πρόεδρο, L. Madise (εισηγητή), R. da Silva Passos, K. Kowalik-Bańczyk και C. Mac Eochaidh, δικαστές,

γραμματέας: M. Marescaux, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 17ης Μαΐου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ 2016, L 109, σ. 1, στο εξής: προσβαλλόμενος κανονισμός), συμπληρώνει τις προδιαγραφές σχετικά με τις δοκιμές υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) οι οποίες στοχεύουν στη μέτρηση των ρυπογόνων εκπομπών από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα, στο πλαίσιο των διαδικασιών που προηγούνται της χορήγησης άδειας για τη διάθεση στην αγορά. Οι δοκιμές αυτές αποσκοπούν στο να αποτυπώσουν πιο πιστά σε σχέση με τις εργαστηριακές δοκιμές το επίπεδο εκπομπών ρύπων υπό συνθήκες πραγματικής οδήγησης. Ειδικότερα, με τον προσβαλλόμενο κανονισμό, η Επιτροπή καθόρισε, για τις εκπομπές οξειδίου του αζώτου, μη υπερβάσιμες τιμές (NTE), για τις δοκιμές RDE, οι οποίες προκύπτουν από τους συντελεστές συμμόρφωσης «CF pollutant» που ισχύουν για τα όρια εκπομπών ρύπων τα οποία καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στον κανονισμό (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1). Οι προσφεύγουσες δημοτικές αρχές, ήτοι ο Ville de Paris (Δήμος Παρισιών), ο Ville de Bruxelles (Δήμος Βρυξελλών) και ο Ayuntamiento de Madrid (Δήμος Μαδρίτης), ζητούν την ακύρωση του προσβαλλόμενου κανονισμού, καθώς θεωρούν ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν μπορούσε να θεσπίσει τις επίμαχες τιμές NTE εκπομπής οξειδίων του αζώτου, οι οποίες είναι υψηλότερες από τα όρια που έχουν καθοριστεί για τις εκπομπές αυτές για το πρότυπο Euro 6. Η Επιτροπή αμφισβητεί τόσο το παραδεκτό όσο και τη βασιμότητα των προσφυγών ακυρώσεως των προσφευγόντων. Επιπλέον, ο Ville de Paris ζητεί συμβολική αποζημίωση ενός ευρώ για την ηθική βλάβη που υπέστη λόγω του προσβαλλόμενου κανονισμού, αίτημα το οποίο η Επιτροπή θεωρεί επίσης απαράδεκτο και αβάσιμο.

Ιστορικό των διαφορών

- 2 Η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1), η οποία προκύπτει από την κωδικοποίηση διαφόρων νομοθετικών κειμένων, προβλέπει ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα οχήματα θα πρέπει να εναρμονιστούν και να προσδιοριστούν με «κανονιστικές πράξεις» οι οποίες θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση. Οι διατάξεις της οδηγίας αυτής οργανώνουν ένα σύστημα κοινοτικής έγκρισης τύπου για όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Συναφώς, όπως προκύπτει από το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας, όταν ένα κράτος μέλος χορηγεί «έγκριση ΕΚ τύπου» για έναν τύπο οχήματος, πιστοποιεί ότι ο τύπος αυτός

οχήματος τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας και των «κανονιστικών πράξεων» που παρατίθενται σε ένα παράρτημα αυτής. Αυτές οι «κανονιστικές πράξεις», κατά την έννοια της ίδιας οδηγίας, μπορούν να είναι άλλες οδηγίες ή επιμέρους κανονισμοί, με την κάθε μια από αυτές τις κανονιστικές πράξεις να αφορά ένα επιμέρους ζήτημα.

- 3 Όπως προκύπτει από το παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας, η έγκριση ΕΚ ενός τύπου οχήματος προϋποθέτει τη συμμόρφωσή του με τις διατάξεις δεκάδων «κανονιστικών πράξεων» οι οποίες αφορούν, για παράδειγμα, την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς, το σύστημα διεύθυνσης, την πέδηση ή, σε ό,τι αφορά τις υπό κρίσεις υποθέσεις, τις εκπομπές ρύπων. Η «κανονιστική πράξη» στην οποία γίνεται παραπομπή για το τελευταίο αυτό στοιχείο, όσον αφορά τα ελαφρά επιβατηγά και επαγγελματικά οχήματα, είναι ο κανονισμός 715/2007.
- 4 Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2007/46, τα κράτη μέλη «δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων [...] για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν της απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας».
- 5 Το γενικό πλαίσιο του κανονισμού 715/2007 γίνεται κατανοητό από τις αιτιολογικές του σκέψεις. Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 2 του εν λόγω κανονισμού, η οποία παραπέμπει στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των αυτοκινήτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46), η οποία αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2007/46, υπενθυμίζεται ότι ο εν λόγω κανονισμός αποτελεί μία από τις «κανονιστικές πράξεις» που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης η οποία προβλέπεται από την οδηγία 70/156. Επιπλέον, κατά την αιτιολογική σκέψη 4 του ίδιου κανονισμού, αυτός συμμετέχει στην υλοποίηση του προγράμματος «Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη», που εγκαινιάστηκε από την Επιτροπή το 2001, η «θεματική στρατηγική» του οποίου προβλέπει ότι απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις όσον αφορά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών (εναέριες, θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές), των νοικοκυριών, καθώς και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας, για να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα, και ότι τα πρότυπα Euro 5 και Euro 6 για τα οχήματα αποτελούν ένα από τα μέτρα που έχουν σχεδιασθεί για τη μείωση των εκπομπών σωματιδίων και πρόδρομων ουσιών του όζοντος, όπως τα οξειδία του αζώτου και υδρογονάνθρακες. Τέλος, στις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 6 του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζεται ότι οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα πρέπει να συνεχίσουν να μειώνονται σημαντικά έως την επίτευξη των φιλόδοξων οριακών τιμών στο στάδιο Euro 6, χωρίς ωστόσο να απαιτείται η παραίτηση από τα πλεονεκτήματα των κινητήρων πετρελαίου από απόψεως κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών υδρογονανθράκων και μονοξειδίου του άνθρακος, αλλά διευκρινίζεται επίσης και ότι επιβάλλεται να καθορισθεί ένας ενδιάμεσος στόχος για τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (στάδιο Euro 5) προκειμένου να παρασχεθεί μια μακροπρόθεσμη ασφάλεια προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων.
- 6 Το άρθρο 10 του κανονισμού 715/2007, με τίτλο «Έγκριση τύπου», προβλέπει μεταξύ άλλων, για τα επιβατηγά οχήματα και τα οχήματα μεταφοράς προσώπων, ότι οι οριακές τιμές του προτύπου Euro 5 θα ισχύουν από την 1η Σεπτεμβρίου 2009 για την έγκριση τύπου, ότι από την 1η Ιανουαρίου 2011 τα νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με το πρότυπο αυτό δεν θα μπορούν πλέον να ταξινομούνται, να πωλούνται ή να τίθενται σε κυκλοφορία, ότι οι οριακές τιμές του προτύπου Euro 6 θα εφαρμόζονται από την 1η Σεπτεμβρίου 2014 για την έγκριση τύπου, καθώς και ότι από την 1η Σεπτεμβρίου 2015 τα νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με το πρότυπο αυτό δεν θα μπορούν να ταξινομούνται, να πωλούνται ή να τίθενται σε κυκλοφορία. Το παράρτημα I, πίνακας 1 και 2, του κανονισμού 715/2007 ορίζει, για παράδειγμα, ως όριο εκπομπής οξειδίων του αζώτου για τα πετρελαιοκίνητα επιβατηγά οχήματα ή οχήματα μεταφοράς προσώπων τα 180 mg/km για το πρότυπο Euro 5 και τα 80 mg/km για το πρότυπο Euro 6.

7 Στο άρθρο 4 του κανονισμού 715/2007, με τίτλο «Υποχρεώσεις των κατασκευαστών», η παράγραφος 1 επιβάλλει στους κατασκευαστές οχημάτων την υποχρέωση να εξασφαλίζουν έγκριση για όλα τα νέα οχήματά τους που προορίζονται για ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε κυκλοφορία εντός της Ένωσης, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές εκπομπών που αναφέρονται στο παράρτημα Ι του ίδιου κανονισμού. Η παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του ίδιου άρθρου διευκρινίζει ότι οι κατασκευαστές οχημάτων πρέπει να διασφαλίζουν τον αποτελεσματικό περιορισμό των εκπομπών εξάτμισης και των εξεαρώσεων καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του οχήματος και υπό ομαλές [κανονικές] συνθήκες λειτουργίας. Διευκρινίζεται, συναφώς, ότι τα μέτρα για τη συμμόρφωση κατά τη λειτουργία ελέγχονται επί χρονικό διάστημα έως πέντε ετών ή 100 000 km. Το τρίτο εδάφιο της ίδιας παραγράφου ορίζει ότι «[η] συμμόρφωση εν χρήσει ελέγχεται ειδικότερα για τις εκπομπές εξάτμισης [...] με βάση τα κριτήρια εκπομπών που προβλέπονται στο [εν λόγω] παράρτημα [I]», καθώς και ότι, «[π]ροκειμένου να βελτιωθεί ο έλεγχος των εξεαρώσεων και των εκπομπών σε χαμηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος, οι διαδικασίες δοκιμών επανεξετάζονται από την Επιτροπή». Η παράγραφος 4 του ίδιου άρθρου προβλέπει ειδικότερα ότι οι ειδικές διαδικασίες και απαιτήσεις για την εφαρμογή των ανωτέρω παραγράφων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 15, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού, η οποία αντιστοιχεί πλέον στη διαδικασία επιτροπολογίας «εξέτασης» που προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ 2011, L 55, σ. 13), δυνάμει του άρθρου 13 του τελευταίου αυτού κανονισμού.

8 Στο άρθρο 5 του κανονισμού 715/2007, με τίτλο «Απαιτήσεις και δοκιμές», η παράγραφος 1 ορίζει καταρχάς ότι «[ο] κατασκευαστής εξοπλίζει τα οχήματα [ώστε αυτά να μπορούν] υπό κανονικές συνθήκες να συμμορφών[ονται] με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του». Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου προβλέπει αμέσως μετά ότι, με εξαίρεση ειδικές περιπτώσεις, απαγορεύεται η χρήση συστημάτων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών. Τέλος, η παράγραφος 3 ορίζει τα ακόλουθα:

«Οι ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου, που εκτίθενται στην παρούσα παράγραφο, καθώς και οι απαιτήσεις για την εφαρμογή της παραγράφου 2, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού με τη συμπλήρωσή του, θεσπίζονται σύμφωνα με [τη] διαδικασία [...] η οποία αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει τη θέσπιση απαιτήσεων που αφορούν:

α) τις εκπομπές αγωγού εξαγωγής, συμπεριλαμβανομένων κύκλων δοκιμής, τις εκπομπές σε χαμηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος, τις εκπομπές σε λειτουργία κινητήρα εν κενώ, τη θολότητα καυσαερίου και την ορθή λειτουργία και αναγέννηση των συστημάτων μετεπεξεργασίας αναγέννησης·

[...]

γ) τα συστήματα OBD [on-board diagnostics] και την απόδοση των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης κατά τη χρήση·

δ) την αντοχή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, τις διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, τη συμμόρφωση εν χρήσει, τη συμμόρφωση της παραγωγής και την αξιοπιστία κατά τη χρήση·

[...]».

9 Η σχετική διαδικασία, η οποία παραπέμπει στο άρθρο 15, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, αντιστοιχεί στη διαδικασία επιτροπολογίας «κανονιστική διαδικασία με έλεγχο» που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό

των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (ΕΕ 1999, L 184, σ. 23), του οποίου τα αποτελέσματα διατηρήθηκαν για τους σκοπούς των πράξεων που παραπέμπουν σε αυτό, κατ' εφαρμογή του άρθρου 12 του κανονισμού 182/2011.

- 10 Το δε άρθρο 14, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007 ορίζει τα εξής:

«Η Επιτροπή επανεξετάζει τις διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, καθώς και τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών. Εάν από την επανεξέταση προκύπτει ότι αυτά δεν είναι πλέον επαρκή ή δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τις εκπομπές του πραγματικού κόσμου, προσαρμόζονται έτσι ώστε να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές που παράγονται από πραγματική οδήγηση πάνω στο δρόμο. Τα απαραίτητα μέτρα, τα οποία αποβλέπουν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, συμπληρώνοντάς τον, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3.»

- 11 Ο κανονισμός (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (ΕΕ 2008, L 199, σ. 1), θεσπίστηκε, ιδίως, για τους σκοπούς εφαρμογής των άρθρων 4 και 5 του τελευταίου. Η αιτιολογική σκέψη 2 του κανονισμού 692/2008 υπενθυμίζει ότι τα νέα ελαφρά οχήματα πρέπει να συμμορφώνονται με τα νέα όρια εκπομπών και ότι οι τεχνικές απαιτήσεις που αυτός ορίζει τίθενται σε ισχύ σε δύο στάδια: το Euro 5 από 1ης Σεπτεμβρίου 2009 και το Euro 6 από 1ης Σεπτεμβρίου 2014, και ότι, συνεπώς, ο εν λόγω κανονισμός αποσκοπεί στον καθορισμό των απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των οχημάτων με προδιαγραφές Euro 5 και 6. Στην αιτιολογική σκέψη 9 του ίδιου κανονισμού διευκρινίζεται ότι τα μέτρα που προβλέπονται σε αυτόν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Τεχνικής Επιτροπής – Μηχανοκίνητα Οχήματα περί της οποίας γίνεται λόγος στο άρθρο 40 της οδηγίας 2007/46.

- 12 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 692/2008 ορίζει ότι η έγκριση τύπου που αφορά, ιδίως, τις εκπομπές ρύπων, χορηγείται εφόσον ο κατασκευαστής αποδεικνύει ότι τα σχετικά οχήματα συμμορφώνονται με τις διαδικασίες δοκιμών που ορίζονται στα παραρτήματα ΙΙΙ έως VIII, Χ έως XII, XIV και XVI του ίδιου κανονισμού. Το άρθρο 3, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού διευκρινίζει, κατ' ουσίαν, ότι τα οχήματα, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους, υποβάλλονται σε διαφορετικούς τύπους δοκιμών, οι οποίοι ορίζονται στο σχήμα 1.2.4. του παραρτήματος Ι και περιγράφονται στα διάφορα παραρτήματα. Για παράδειγμα, η δοκιμή τύπου 1 περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙΙ, με τίτλο «Εξακρίβωση των μέσων τιμών εκπομπών καυσαερίων σε συνθήκες περιβάλλοντος», ενώ η δοκιμή τύπου 4 περιγράφεται στο παράρτημα VI, με τίτλο «Προσδιορισμός των εξατμιστικών εκπομπών». Στο άρθρο 3, παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού υπενθυμίζεται ότι «[ο] κατασκευαστής λαμβάνει τεχνικά μέτρα ώστε να διασφαλίζει τον αποτελεσματικό περιορισμό των εκπομπών αγωγών εξαγωγής και των εξατμιστικών εκπομπών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθ' όλη την κανονική διάρκεια ζωής του οχήματος και υπό κανονικές συνθήκες χρήσης».

- 13 Κατόπιν πολλών μελετών, αλλά και συμβάντων που έλαβαν δημοσιότητα, βάσει των οποίων προέκυπτε ότι οι πραγματοποιούμενες δοκιμές τύπου 1 δεν απεικόνιζαν το πραγματικό επίπεδο εκπομπών ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, η Επιτροπή τροποποίησε, συμπληρώνοντάς τον, τον κανονισμό 692/2008, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, δηλαδή σύμφωνα με την προαναφερθείσα στη σκέψη 9 διαδικασία επιτροπολογίας «κανονιστική διαδικασία με έλεγχο» την οποία προβλέπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468. Για τον σκοπό αυτό, εξέδωσε τον προσβαλλόμενο κανονισμό. Στις αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 10 του κανονισμού αυτού αναφέρεται, μεταξύ άλλων:

«Η Επιτροπή πραγματοποίησε λεπτομερή ανάλυση των διαδικασιών, των δοκιμών και των απαιτήσεων έγκρισης τύπου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 βάσει δικής της έρευνας και εξωτερικών πληροφοριών και διαπίστωσε ότι οι εκπομπές που παράγονται κατά την πραγματική

οδήγηση στον δρόμο από οχήματα της κατηγορίας Euro 5/6 υπερβαίνουν σημαντικά τις εκπομπές που μετρούνται με τον κανονιστικό νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC) [ο οποίος ισχύει για τις δοκιμές τύπου 1], ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές [οξειδίων του αζώτου] από οχήματα ντίζελ.

[...]

Τα “συστήματα αναστολής”, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 10 του [κανονισμού 715/2007], τα οποία μειώνουν το επίπεδο ελέγχου των εκπομπών, απαγορεύονται. Πρόσφατα γεγονότα ανέδειξαν την ανάγκη ενίσχυσης της εφαρμογής της νομοθεσίας στο ζήτημα αυτό [...]

[...]

Η Επιτροπή συνέστησε, τον Ιανουάριο του 2011, μια ομάδα εργασίας με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων για την ανάπτυξη μιας διαδικασίας δοκιμής των εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) που θα αντανάκλα καλύτερα τις μετρούμενες στον δρόμο εκπομπές. Για τον σκοπό αυτόν και κατόπιν ενδελεχών συζητήσεων, εφαρμόστηκε η επιλογή που προτείνει ο [κανονισμός 715/2007], δηλαδή η χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS) και μη υπερβάσιμων (NTE) ορίων.

[...]

Οι διαδικασίες δοκιμής RDE θεσπίστηκαν με τον [κανονισμό (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού [...] 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ 2016, L 82, σ. 1)]. Είναι πλέον απαραίτητο να καθοριστούν ποσοτικές απαιτήσεις RDE για τον περιορισμό όλων των εκπομπών καυσαερίων υπό όλες τις κανονικές συνθήκες χρήσης σύμφωνα με τα όρια εκπομπών που ορίζονται στον [κανονισμό 715/2007]. Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι στατιστικές και τεχνικές αβεβαιότητες των διαδικασιών μέτρησης.

Για να μπορέσουν οι κατασκευαστές να προσαρμοστούν σταδιακά στους κανόνες RDE, οι τελικές ποσοτικές απαιτήσεις RDE θα πρέπει να θεσπιστούν σε δύο επόμενα στάδια. Κατά το πρώτο στάδιο, το οποίο πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή 4 έτη μετά τις ημερομηνίες υποχρεωτικής εφαρμογής των προτύπων Euro 6, πρέπει να εφαρμόζεται συντελεστής συμμόρφωσης 2,1. Το δεύτερο στάδιο θα πρέπει να ξεκινήσει 1 έτος και 4 μήνες μετά το πρώτο στάδιο και στο στάδιο αυτό θα πρέπει να απαιτείται πλήρης συμμόρφωση με την οριακή τιμή εκπομπών [οξειδίων του αζώτου] των 80 mg/km που καθορίζεται στον κανονισμό [...] 715/2007 συν ένα περιθώριο, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπρόσθετες αβεβαιότητες μέτρησης που συνδέονται με την εφαρμογή φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών (PEMS).»

- 14 Όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 10 του προσβαλλόμενου κανονισμού, η θέσπιση μια διαδικασίας δοκιμής για την εξακρίβωση των εκπομπών των οχημάτων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης είχε πραγματοποιηθεί προγενέστερα με τον κανονισμό 2016/427. Συναφώς, ο κανονισμός 692/2008 συμπληρώθηκε με ένα παράρτημα III A το οποίο τιτλοφορείται «Εξακρίβωση εκπομπών σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης» και περιγράφει τη διαδικασία μιας συμπληρωματικής δοκιμής, του λεγόμενου τύπου 1 A ή RDE, η οποία αποσκοπεί στη μέτρηση των εκπομπών καυσαερίων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης με τη χρήση ενός φορητού συστήματος μέτρησης εκπομπών (PEMS). Ο κανονισμός 2016/427 εκφράζει, στο σημείο 2.1 του εν λόγω παραρτήματος, την αρχή βάσει της οποίας το αποτέλεσμα ενός ελέγχου RDE θεωρείται σύμφωνο προς τις διατάξεις του κανονισμού 715/2007 εφόσον οι εκπομπές που καταγράφονται κατά την εν λόγω δοκιμή δεν υπερβαίνουν καθ' όλη τη διάρκεια τη διάρκεια της φυσιολογικής ζωής του οχήματος τις μη υπερβάσιμες τιμές (NTE), οι οποίες υπολογίζονται ως εξής: «NTE pollutant = CF pollutant x Euro 6, όπου EURO-6 είναι το ισχύον όριο εκπομπών Euro 6 [ανάλογα με τον τύπο του οχήματος, όπως καθορίζεται από τον κανονισμό 715/2007 (στον πίνακα 2 του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού, όπως σημειώθηκε ανωτέρω στη σκέψη 6) και όπου] CF pollutant είναι ο συντελεστής

συμμόρφωσης [που ορίζεται] για τον αντίστοιχο ρύπο». Οι διατάξεις του κανονισμού 2016/427 προέβλεπαν ότι, για όσο διάστημα δεν έχουν καθοριστεί οι τιμές των συντελεστών συμμόρφωσης, οι δοκιμές RDE θα πραγματοποιούνταν για τις νέες εγκρίσεις τύπου, αλλά μόνο για σκοπούς παρακολούθησης (άρθρο 3, παράγραφος 10, του κανονισμού 692/2008, ως έχει κατόπιν του κανονισμού 2016/427).

- 15 Η έκδοση του προσβαλλόμενου κανονισμού, στο πλαίσιο αυτό και όσον αφορά τις πτυχές του που συνδέονται με τις αιτιάσεις τις οποίες προβάλλουν οι προσφεύγοντες, είχε κατ' ουσίαν ως αποτέλεσμα να ορίσει, αφενός, το τέλος της περιόδου κατά την οποία οι δοκιμές πραγματοποιούνταν αποκλειστικά και μόνο για σκοπούς παρακολούθησης, καθορίζοντας σχετικά τις ημερομηνίες έναρξης εφαρμογής των μη υπερβάσιμων τιμών (NTE) για τις δοκιμές αυτές προς χορήγηση ή άρνηση έγκρισης τύπου και, εν συνεχεία, ταξινόμησης, διάθεσης προς πώληση ή θέσης σε κυκλοφορία (για παράδειγμα, από την 1η Σεπτεμβρίου 2017, η έγκριση τύπου επιβατηγών οχημάτων και οχημάτων μεταφοράς προσώπων δεν μπορεί να χορηγηθεί παρά μόνο εάν η δοκιμή RDE είναι επιτυχής, ενώ από την 1η Σεπτεμβρίου 2019, τα νέα οχήματα αυτών των κατηγοριών δεν θα μπορούν πλέον να ταξινομούνται, να τίθενται προς πώληση ή να τίθενται σε κυκλοφορία εάν ο τύπος στον οποίο ανήκουν δεν έχει υποβληθεί επιτυχώς σε μια τέτοια δοκιμή) και, αφετέρου, να καθορίσει τον συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξειδία του αζώτου (και όχι για τους άλλους ρύπους, σε αυτό το στάδιο). Συναφώς, η τιμή του ρύπου αυτού καθορίστηκε στο 2,1, ως προαιρετική επιλογή για τους κατασκευαστές για μια μεταβατική περίοδο δύο ετών και τεσσάρων μηνών από τη στιγμή που η συμμόρφωση στις εν λόγω δοκιμές καθίσταται υποχρεωτική για την ταξινόμηση, τη διάθεση προς πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων. Η κανονική τιμή του συντελεστή συμμόρφωσης, που αποκαλείται «τελική», έχει καθοριστεί στο 1,5.
- 16 Ως εκ τούτου, για παράδειγμα, η τιμή NTE εκπομπών οξειδίων του αζώτου την οποία ένα πετρελαιοκίνητο όχημα ιδιωτικής χρήσης ή μεταφοράς προσώπων δεν πρέπει να υπερβεί, κατά τις δοκιμές RDE, προκειμένου να λάβει έγκριση τύπου, είναι 168 mg/km από την 1η Σεπτεμβρίου 2017 έως την 31η Δεκεμβρίου 2019, και στη συνέχεια 120 mg/km από την 1η Ιανουαρίου 2020, με το όριο εκπομπών για το πρότυπο Euro 6 να έχει καθοριστεί στα 80 mg/km, όπως προκύπτει από τη συνδυαστική ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 10, τρίτο εδάφιο, και τα σημεία 2.1, 2.1.1 και 2.1.2 του παραρτήματος III Α του κανονισμού 692/2008, όπως τροποποιήθηκε με τον προσβαλλόμενο κανονισμό. Οι προσφεύγοντες βάλλουν κατά των διατάξεων εκείνων του προσβαλλόμενου κανονισμού οι οποίες καθορίζουν, για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου, τις τιμές των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant και τις τιμές NTE που προκύπτουν από αυτούς.
- 17 Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη, όσον αφορά το νομικό πλαίσιο που διέπει τον σχετικό τομέα, αλλά σε ένα γενικότερο επίπεδο, η οδηγία 2008/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ 2008, L 152, σ. 1). Όπως επισημαίνεται στο άρθρο 1, σημείο 5, η εν λόγω οδηγία έχει ως σκοπό, μεταξύ άλλων, τη διατήρηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, όταν αυτή είναι καλή, και τη βελτίωσή της στις άλλες περιπτώσεις. Η οδηγία αυτή ορίζει οριακές τιμές, τιμές-στόχους, κρίσιμα επίπεδα, όρια συναγερμού, όρια ενημέρωσης, όρια εκτίμησης, καθώς και άλλες παραμέτρους για τους διαφόρους ρύπους που μπορούν να επηρεάσουν τον ατμοσφαιρικό αέρα, ιδίως για τα διοξείδια του αζώτου. Από την ίδια οδηγία προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη ταξινομούν τα εδάφη τους σε ζώνες για λόγους εκτίμησης και διαχείρισης της ποιότητας του αέρα, καθώς και ότι μια ζώνη μπορεί να αποτελείται από έναν οικισμό (οικιστική περιφέρεια).
- 18 Ανάμεσα σε άλλες διατάξεις σχετικές με τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα, το άρθρο 13 της οδηγίας 2008/50 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα επίπεδα των διαφόρων ρύπων να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές στις ζώνες και τους οικισμούς τους, ιδίως όσον αφορά το διοξείδιο του αζώτου. Το άρθρο 23 ορίζει ότι, «[ό]ταν, σε συγκεκριμένες ζώνες ή οικισμούς, τα επίπεδα των ρύπων υπερβαίνουν κάθε οριακή τιμή ή τιμή στόχο [...] τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να εκπονούνται σχέδια για την ποιότητα του αέρα για τις εν λόγω ζώνες ή οικισμούς με σκοπό να

επιτευχθούν οι αντίστοιχες οριακές τιμές ή οι τιμές στόχοι [...]». Το ίδιο άρθρο διευκρινίζει ότι τα εν λόγω σχέδια μπορούν να περιέχουν σχέδια βραχυπρόθεσμης δράσης. Συναφώς, το άρθρο 24, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας, ορίζει:

«Τα σχέδια βραχυπρόθεσμης δράσης [...] μπορούν, ανάλογα με την περίπτωση, να προβλέπουν τη λήψη ουσιαστικών μέτρων για τον έλεγχο και, εφόσον απαιτείται, τη διακοπή δραστηριοτήτων οι οποίες συμβάλλουν στον κίνδυνο υπέρβασης των αντίστοιχων οριακών τιμών ή τιμών στόχων ή ορίων συναγερμού. Τα εν λόγω σχέδια δράσης μπορεί να περιλαμβάνουν μέτρα σχετικά με την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων [...]».

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

- 19 Ο Ville de Paris, ο Ville de Bruxelles, καθώς και ο Ayuntamiento de Madrid κατέθεσαν αντιστοίχως τις προσφυγές τους στις 26 Ιουνίου (υπόθεση T-339/16), στις 29 Ιουνίου (υπόθεση T-352/16) και στις 19 Ιουλίου 2016 (υπόθεση T-391/16).
- 20 Με χωριστά δικόγραφα, που κατέθεσε στις 28 Σεπτεμβρίου, στις 23 Σεπτεμβρίου και στις 5 Οκτωβρίου 2016, η Επιτροπή, βάσει του άρθρου 130, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου, προέβαλε ενστάσεις απαραδέκτου κατά των προσφυγών ζητώντας από το Γενικό Δικαστήριο να αποφανθεί χωρίς να εισέλθει στην ουσία.
- 21 Ο Ville de Paris, ο Ville de Bruxelles, καθώς και ο Ayuntamiento de Madrid υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί των ενστάσεων απαραδέκτου που προέβαλε η Επιτροπή, στις 15 Νοεμβρίου, στις 16 Νοεμβρίου και στις 15 Νοεμβρίου 2016, αντιστοίχως.
- 22 Με διατάξεις της 20ής Μαρτίου 2017, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε να εξετάσει τις προβληθείσες από την Επιτροπή ενστάσεις απαραδέκτου μαζί με την ουσία της υπόθεσης.
- 23 Η Επιτροπή κατέθεσε υπομνήματα αντικρούσεως στις 2 Μαΐου 2017.
- 24 Στις 16 Μαΐου 2017, το Γενικό Δικαστήριο κάλεσε τους διαδίκους να εκθέσουν τις απόψεις τους, μέσω των υπομνημάτων απαντήσεως και ανταπάντησεως, σχετικά με τις επιπτώσεις που θα μπορούσαν να έχουν επί του παραδεκτού των προσφυγών οι διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46.
- 25 Στις 28 Ιουνίου 2017, ο Ville de Paris, ο Ville de Bruxelles, καθώς και ο Ayuntamiento de Madrid κατέθεσαν υπομνήματα απαντήσεως όπου εξέθεταν τις απόψεις τους επί του ερωτήματος που τους έθεσε το Γενικό Δικαστήριο.
- 26 Στις 15 Σεπτεμβρίου 2017, η Επιτροπή κατέθεσε υπόμνημα ανταπάντησεως, όπου εξέθεσε την άποψή της επί του ερωτήματος που της έθεσε το Γενικό Δικαστήριο.
- 27 Με απόφαση της 6ης Μαρτίου 2018, η ολομέλεια του Γενικού Δικαστηρίου παρέπεμψε τις υποθέσεις ενώπιον του ενάτου πενταμελούς τμήματος.
- 28 Με διάταξη του προέδρου του ενάτου πενταμελούς τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου της 10ης Απριλίου 2018, διατάχθηκε η συνεκδίκηση των υποθέσεων T-339/16, T-352/16 και T-391/16 για τη διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας και για την έκδοση κοινής απόφασης.
- 29 Ο Ville de Paris, ο Ville de Bruxelles και η Επιτροπή αγόρευσαν και απάντησαν στις γραπτές και προφορικές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 17ης Μαΐου 2018. Ο Ayuntamiento de Madrid δεν μετέσχε στη συζήτηση αυτή.

30 Ο Ville de Paris ζητεί:

- να απορρίψει το Γενικό Δικαστήριο την ένσταση απαραδέκτου που προέβαλε η Επιτροπή, να κάνει δεκτό το ακυρωτικό του αίτημα και το αίτημά του περί καταβολής αποζημίωσης, καθώς και να διατάξει την Επιτροπή να αποφανθεί επί της ουσίας·
- να ακυρώσει ο προσβαλλόμενος κανονισμός·
- να υποχρεωθεί η Επιτροπή να καταβάλει συμβολικώς ένα ευρώ προς ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που υπέστη ο δήμος λόγω της έκδοσης του εν λόγω κανονισμού·
- να καταδικάσει η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

31 Ο Ville de Bruxelles ζητεί:

- να κρίνει το Γενικό Δικαστήριο την προσφυγή του παραδεκτή και βάσιμη·
- να ακυρώσει τον προσβαλλόμενο κανονισμό·
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

32 Ο Ayuntamiento de Madrid ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

- να απορρίψει την ένσταση απαραδέκτου που προέβαλε η Επιτροπή·
- να κρίνει την προσφυγή του παραδεκτή, να την εξετάσει επί της ουσίας, να εκτιμήσει και να κάνει δεκτούς τους λόγους ακυρώσεως που προβάλλει με την προσφυγή του·
- να ακυρώσει τον προσβαλλόμενο κανονισμό όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6)·
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

33 Η Επιτροπή ζητεί:

- να απορρίψει τις προσφυγές στο σύνολό τους ως απαράδεκτες, χωρίς να συζητηθεί η ουσία·
- επικουρικώς, όσον αφορά τις προσφυγές του Ville de Paris και του Ville de Bruxelles, να τις απορρίψει ως απαράδεκτες και να απορρίψει ως απαράδεκτη την αγωγή αποζημιώσεως του Ville de Paris·
- επικουρικότερον, να απορρίψει ως αβάσιμη την προσφυγή του Ayuntamiento de Madrid·
- να καταδικάσει τους προσφεύγοντες στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

Επί των προσφυγών ακυρώσεως

Επί του παραδεκτού των προσφυγών ακυρώσεως

- 34 Κατά το άρθρο 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, «[κ]άθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί [...] να ασκεί προσφυγή κατά των πράξεων των οποίων είναι αποδέκτης ή που το αφορούν άμεσα και ατομικά, καθώς και κατά των κανονιστικών πράξεων που το αφορούν άμεσα χωρίς να περιλαμβάνουν εκτελεστικά μέτρα».
- 35 Εν προκειμένω, οι διάδικοι συμφωνούν ως προς το ότι το παραδεκτό των προσφυγών ακυρώσεως πρέπει να εκτιμηθεί βάσει της τρίτης περίπτωσης του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, δηλαδή της περίπτωσης στην οποία εμπίπτουν οι κανονιστικές πράξεις που αφορούν τον προσφεύγοντα άμεσα χωρίς να περιλαμβάνουν εκτελεστικά μέτρα. Οι διάδικοι συμφωνούν επίσης στο ότι ο προσβαλλόμενος κανονισμός συνιστά κανονιστική πράξη και ότι δεν περιλαμβάνει εκτελεστικά μέτρα, κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, όσον αφορά και τις δύο αυτές πτυχές. Η μεταξύ τους διαφωνία αφορά αποκλειστικά το εάν ο προσβαλλόμενος κανονισμός αφορά τους προσφεύγοντες άμεσα, κάτι το οποίο η Επιτροπή αμφισβητεί, ενώ οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι αυτό συμβαίνει εν προκειμένω, καθώς ο εν λόγω κανονισμός περιορίζει τις εξουσίες τους προς θέσπιση κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικών με την κυκλοφορία των οχημάτων στο πλαίσιο της λήψης μέτρων για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- 36 Δεδομένου ωστόσο ότι το παραδεκτό των προσφυγών συνιστά ζήτημα δημοσίας τάξης που δεν απόκειται στην ελεύθερη διάθεση των διαδίκων, θα πρέπει, στην παρούσα υπόθεση, να κριθεί καταρχήν ρητώς εάν ο προσβαλλόμενος κανονισμός αποτελεί πράγματι κανονιστική πράξη που δεν περιλαμβάνει εκτελεστικά μέτρα, κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 23ης Απριλίου 1986, *Les Verts* κατά Κοινοβουλίου, 294/83, EU:C:1986:166, σκέψη 19).
- 37 Κρίνεται ότι εμπίπτουν σε αυτόν τον ορισμό της κανονιστικής πράξης οι πράξεις γενικής ισχύος πλην των νομοθετικών πράξεων, ήτοι πλην εκείνων που εκδίδονται με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία η οποία περιγράφεται στο άρθρο 294 ΣΛΕΕ ή σύμφωνα με ειδική νομοθετική διαδικασία, όπως αυτή που ορίζεται στο άρθρο 289, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, διεξαγόμενη από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τη συμμετοχή του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή αντιστρόφως (πρβλ. απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, *Inuit Tapiriit Kanatami* κ.λπ. κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-583/11 P, EU:C:2013:625, σκέψεις 51 έως 61).
- 38 Ο προσβαλλόμενος κανονισμός εκδόθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, δηλαδή σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπολογίας «κανονιστική διαδικασία με έλεγχο» που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468, όπως σημειώθηκε ανωτέρω στη σκέψη 9. Δεν πρόκειται συνεπώς για νομοθετική πράξη. Εξάλλου, ως κανονισμός, έχει γενική ισχύ, κατά το άρθρο 288 ΣΛΕΕ. Εφαρμόζεται σε αντικειμενικώς προσδιοριζόμενες καταστάσεις και παράγει έννομα αποτελέσματα έναντι κατηγοριών προσώπων που προσδιορίζονται κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο (πρβλ. απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 1988, *Kwekerij van der Kooy* κ.λπ. κατά Επιτροπής, 67/85, 68/85 και 70/85, EU:C:1988:38, σκέψη 15). Πρόκειται συνεπώς για κανονιστική πράξη, κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ.
- 39 Όσον αφορά την ύπαρξη, ή μη, εκτελεστικών μέτρων του προσβαλλόμενου κανονισμού, υπενθυμίζεται ότι, προκειμένου να διαπιστωθεί, για την εκτίμηση του παραδεκτού προσφυγής που ασκείται κατά κανονιστικής πράξης βάσει του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, τρίτο σκέλος, ΣΛΕΕ, εάν αυτή

περιλαμβάνει εκτελεστικά μέτρα, πρέπει να εξετάζεται η κατάσταση του προσώπου που ασκεί την προσφυγή καθώς και το αντικείμενο αυτής (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2013, Telefónica κατά Επιτροπής, C-274/12 P, EU:C:2013:852, σκέψεις 30 και 31).

- 40 Συνάγεται ωστόσο ότι, όσον αφορά τους προσφεύγοντες, ο προσβαλλόμενος κανονισμός δεν απαιτεί την έκδοση κανενός εκτελεστικού μέτρου προκειμένου να καταστεί μέρος της έννομης τάξης στην οποία αυτοί υπάγονται, έστω και αν συνεπάγεται την έκδοση πολυάριθμων πράξεων εφαρμογής οι οποίες αφορούν άλλα πρόσωπα, με αποτέλεσμα να μπορούν να εκδοθούν θετικές ή αρνητικές πράξεις έγκρισης ή ταξινόμησης οχημάτων, για παράδειγμα, οι οποίες βασίζονται στις διατάξεις του. Αυτές οι απλές πράξεις εφαρμογής δεν πρέπει να συγχέονται με τα εκτελεστικά μέτρα του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, τρίτο σκέλος, ΣΛΕΕ. Πράγματι, εάν έπρεπε να θεωρηθεί ότι όλες οι πράξεις εφαρμογής, ιδίως εκείνες με «κατασταλτικό» ή «αρνητικό» χαρακτήρα που στοχεύουν στην επιβολή κυρώσεων για την προσβολή μιας κανονιστικής πράξης, αποτελούν συγχρόνως και εκτελεστικά μέτρα, τότε η εισαγωγή στη Συνθήκη ΛΕΕ του τρίτου σκέλους του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, θα στερούσαν σε πολλές περιπτώσεις περιεχομένου μολοντί η ανάγκη στην οποία ανταποκρίνεται είναι, ακριβώς, να μην χρειάζεται οι διάδικοι να προκαλούν τη λήψη εναντίον τους μέτρων «κατασταλτικού» ή «αρνητικού» χαρακτήρα προκειμένου να είσαι σε θέση να ζητήσουν τον έλεγχο νομιμότητας της οικείας κανονιστικής πράξης μέσω της υποβολής προδικαστικού ερωτήματος, όπως υπογραμμίστηκε ιδιαιτέρως στην απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2013, Telefónica κατά Επιτροπής (C-274/12 P, EU:C:2013:852, σκέψη 27).
- 41 Τέλος, όσον αφορά το ερώτημα εάν ο προσβαλλόμενος κανονισμός αφορά τους προσφεύγοντες άμεσα και ατομικά, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι, εάν η προσβαλλόμενη πράξη παράγει άμεσα αποτελέσματα επί της νομικής κατάστασης του προσφεύγοντος και δεν παρέχει κανένα περιθώριο εκτίμησης στους αποδέκτες της που είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή της, καθόσον αυτή έχει καθαρώς αυτόματο χαρακτήρα και απορρέει αποκλειστικά από το δίκαιο της Ένωσης χωρίς εφαρμογή άλλων παρεμβαλλόμενων κανόνων, τότε η πράξη αυτή αφορά τον προσφεύγοντα άμεσα, κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ (αποφάσεις της 5ης Μαΐου 1998, Dreyfus κατά Επιτροπής, C-386/96 P, EU:C:1998:193, σκέψη 43, και της 17ης Σεπτεμβρίου 2009, Επιτροπή κατά Koninklijke FrieslandCampina, C-519/07 P, EU:C:2009:556, σκέψη 48· πρβλ., επίσης, απόφαση της 13ης Μαΐου 1971, International Fruit Company κ.λ.π. κατά Επιτροπής, 41/70 έως 44/70, EU:C:1971:53, σκέψεις 23 έως 29). Η εκτίμηση αυτή δεν μεταβλήθηκε με τη θέση σε ισχύ, την 1η Δεκεμβρίου 2009, της Συνθήκης της Λισσαβώνας η οποία εισήγαγε την τρίτη περίπτωση στην οποία θεμελιώνεται η ενεργητική νομιμοποίηση των φυσικών ή νομικών προσώπων που αναφέρονται στο άρθρο 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ [πρβλ. αποφάσεις της 25ης Οκτωβρίου 2011 Microban International και Microban (Europe) κατά Επιτροπής, T-262/10, EU:T:2011:623, σκέψη 32, και της 7ης Ιουλίου 2015, Federcoopesca κ.λ.π. κατά Επιτροπής, T-312/14, EU:T:2015:472, σκέψη 32].
- 42 Εν προκειμένω, η Επιτροπή υποστηρίζει μεταξύ άλλων ότι οι αρμοδιότητες των προσφευγόντων να θεσπίζουν κανονιστικές πράξεις ρύθμισης της κυκλοφορίας των οχημάτων προκειμένου να μειωθεί η ατμοσφαιρική ρύπανση ουδόλως επηρεάζονται από τον προσβαλλόμενο κανονισμό ο οποίος δεν παράγει συνεπώς αποτελέσματα επί της νομικής τους κατάστασης, σε αντίθεση με ό,τι αυτοί ισχυρίζονται. Η Επιτροπή ισχυρίζεται συναφώς ότι τα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που προκύπτουν από τα πρότυπα Euro, τα οποία οι προσφεύγοντες επικαλούνται κατά περίπτωση βάσει εθνικών διατάξεων που καθορίζουν τα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας των οχημάτων αναλόγως των ρύπων που εκπέμπουν, δεν τροποποιούνται σε καμία περίπτωση με τον εν λόγω κανονισμό, τούτο δε ισχύει ιδίως για τα όρια που προκύπτουν από το πρότυπο Euro 6 το οποίο εφαρμόζεται επί του παρόντος στα νέα οχήματα. Η ύπαρξη των εθνικών αυτών ρυθμίσεων και η απουσία τροποποίησης των ορίων που προκύπτουν από το εν λόγω πρότυπο είναι δύο στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο επίμαχος κανονισμός δεν αφορά τους προσφεύγοντες άμεσα. Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι ο δήμος Βρυξελλών αναγνωρίζει ότι ο ίδιος κανονισμός δεν τον εμποδίζει να καθιερώσει «μέρες χωρίς αυτοκίνητο». Ο διατάξεις του επιβάλλουν υποχρεώσεις σχετικές με τις εκπομπές εξατμίσεως στο πλαίσιο δοκιμών RDE μόνο έναντι των κατασκευαστών αυτοκινήτων.

Δεδομένου εξάλλου ότι οι προσφεύγοντες δεν εμπλέκονται σε αυτές τις δοκιμές αλλά ούτε, γενικότερα, στις διαδικασίες έγκρισης των οχημάτων, η νομική τους κατάσταση ουδόλως επηρεάζεται από τον εν λόγω κανονισμό.

- 43 Όσον αφορά τις συνέπειες που μπορεί να έχει ως προς το σημείο αυτό το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, το οποίο προβλέπει ότι «[τ]α κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν της απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας», και ως προς τις οποίες το Δικαστήριο ζήτησε από τους διαδίκους να διατυπώσουν τις απόψεις τους, η Επιτροπή υποστηρίζει τα ακόλουθα.
- 44 Προβάλλοντας καταρχάς μια τελολογική ανάλυση, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η οδηγία 2007/46, όπως και το σύνολο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων, έχει ως νομική βάση το άρθρο 114 ΣΛΕΕ ή αντίστοιχα άρθρα των Συνθηκών που προηγήθηκαν της Συνθήκης ΛΕΕ. Το άρθρο αυτό αφορά «τα μέτρα τα σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που έχουν ως αντικείμενο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς». Μια τέτοια νομική βάση δεν επιτρέπει παρεμβάσεις στην άσκηση της πολιτικής στους τομείς των μεταφορών ή του περιβάλλοντος και η οδηγία 2007/46, όπως και εκείνες που προηγήθηκαν αυτής, στοχεύουν κυρίως στο να διευκολύνουν τη διάθεση στην αγορά, εντός κάθε κράτους μέλους, οχημάτων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, αποφεύγοντας τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς λόγω αποκλίσεων στους όρους και τους ελέγχους από τους οποίους εξαρτάται η διάθεση στην αγορά των οχημάτων οι οποίοι θα εξακολουθούσαν να υφίσταντο εάν δεν υπήρχαν τα εν λόγω μέτρα εναρμόνισης. Η εμβέλεια ωστόσο των ως άνω μέτρων δεν βαίνει πέραν αυτού. Ειδικότερα, δεν έχουν σε καμία περίπτωση σκοπό να περιορίσουν τις ρυθμιστικές εξουσίες των αρχών των κρατών μελών όσον αφορά την κυκλοφορία των οχημάτων όταν αυτά χρησιμοποιούνται πλέον από τους οδηγούς τους.
- 45 Η Επιτροπή επικαλείται σχετικά διάφορες αιτιολογικές σκέψεις των οδηγιών 70/156 και 2007/46 καθώς και της πρότασής της για οδηγία προς αντικατάσταση της οδηγίας 2007/46. Υπογραμμίζει επίσης ότι τα εν λόγω μέτρα εναρμόνισης αφορούν αποκλειστικά την έγκριση νέων μοντέλων αυτοκινήτων και τη θέση σε κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων, όχι όμως την κυκλοφορία οχημάτων που βρίσκονται ήδη σε χρήση. Κατά την Επιτροπή, εάν γινόταν δεκτό ότι η οδηγία 2007/46 και οι παράγωγες «κανονιστικές πράξεις» της περιορίζουν τις εξουσίες των αρχών των κρατών μελών προς θέσπιση ρυθμίσεων σχετικά με την κυκλοφορία, τότε οι εν λόγω αρχές δεν θα διέθεταν πλέον καμία αρμοδιότητα στον εν λόγω τομέα, καθώς η σχετική εναρμόνιση θα ήταν πλήρης, κάτι το οποίο αποδεικνύει, δια της εις άτοπον απαγωγής, τον εσφαλμένο χαρακτήρα μιας τέτοιας ερμηνείας. Εξάλλου, ακόμη και εάν η Ένωση ελάμβανε μέτρα γενικής ισχύος για την οδική κυκλοφορία, βάσει των άρθρων 91 ή 192 ΣΛΕΕ, προκειμένου να βελτιώσει την ασφάλεια των μεταφορών ή να διασφαλίσει την ποιότητα του περιβάλλοντος και την προστασία της υγείας του ανθρώπου, όπως θα ήταν για παράδειγμα ένας ομοιόμορφος περιορισμός της ταχύτητας των φορτηγών εντός των αστικών περιοχών, τέτοιου είδους μέτρα ενδέχεται να μην είναι συμβατά με την αρχή της επικουρικότητας.
- 46 Στη συνέχεια, προβάλλοντας μια ανάλυση την οποία χαρακτηρίζει ως συστηματική, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η έκφραση «κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο» του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46 δεν έχει αυτοτελές περιεχόμενο, και ότι πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι εμπίπτει στην «κατηγορία που αφορά “την έκδοση άδειας κυκλοφορίας [ταξινόμηση], την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία”» στην οποία αναφέρεται η ίδια διάταξη.
- 47 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στον κανονισμό (ΕΕ) 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ 2013, L 60, σ. 1), ο οποίος επίσης βασίζεται στο άρθρο 114 ΣΛΕΕ, η αντίστοιχη διάταξη ορίζει ότι «[τ]α κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην

αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων [...] για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εφόσον αυτά πληρούν τις απαιτήσεις του», χωρίς να κάνει αναφορά σε τυχόν απαγορεύσεις, περιορισμούς ή εμπόδια όσον αφορά την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο. Υπογραμμίζει σχετικά ότι στην αιτιολογική σκέψη 7 του ίδιου κανονισμού διευκρινίζεται ότι «[ο] παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει τα μέτρα σε επίπεδο κράτους μέλους ή Ένωσης που αφορούν τη χρήση των γεωργικών και δασικών οχημάτων στο οδικό δίκτυο, όπως τις ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τις άδειες οδήγησης, τα ανώτατα όρια ταχύτητας ή τα μέτρα που αφορούν την πρόσβαση σε ορισμένους δρόμους». Η Επιτροπή προβαίνει σε αντίστοιχες διαπιστώσεις όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΕ) 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ 2013, L 60, σ. 52), καθώς και τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ (ΕΕ 2016, L 252, σ. 53).

- 48 Κατά την Επιτροπή, το ιστορικό της θέσπισης της οδηγίας 2007/46 επιβεβαιώνει την απουσία αυτοτελούς περιεχομένου της έκφρασης «κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, αυτής. Στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, η διατύπωση της διάταξης αυτής είχε ως εξής: «[τ]α κράτη μέλη ταξινομούν ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία εκείνων μόνο των οχημάτων [...] που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας». Κατά τη διάρκεια της νομοθετικής συζήτησης επί του κειμένου, η διάταξη αυτή τροποποιήθηκε για τους εξής λόγους, όπως εκτίθενται σε μια τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής: «[μ]ε σκοπό να διασφαλιστεί ότι οι διατάξεις για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων, οι οποίες καθορίζονται στην παρούσα οδηγία και στις επιμέρους ρυθμιστικές πράξεις, δεν υπονομεύονται από εθνικές απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευή και τη λειτουργία οχημάτων αφού αυτά έχουν πωληθεί, ταξινομηθεί ή/και τεθεί σε λειτουργία, εισάγεται ρήτρα ελεύθερης διακίνησης στην τρίτη παράγραφο του άρθρου 4». Συνεπώς, η προσθήκη της έκφρασης «κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο» δεν είχε ως σκοπό την διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της υπό επεξεργασία νομοθεσίας, αλλά την αποφυγή της καταστρατήγησης της απαγόρευσης, για τα κράτη μέλη, να εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά, την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις της εν λόγω νομοθεσίας. Ίδιου τύπου διάταξη «κατά της καταστρατήγησης» είχε ήδη περιληφθεί στην οδηγία 70/156 και αφορούσε τη «χρήση» αντί την «κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο». Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως και οι αντίστοιχες γερμανικές και ολλανδικές διατάξεις, το άρθρο 9 του γαλλικού πρωθυπουργικού διατάγματος 2009-497, της 30ής Απριλίου 2009, για την έγκριση και ταξινόμηση οχημάτων και για την τροποποίηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (JORF της 3ης Μαΐου 2009, σ. 7472), το οποίο μετέφερε την οδηγία 2007/46, δεν κάνει αναφορά στην «κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο» των οχημάτων, αλλά στη «θέση σε κυκλοφορία» αυτών, όρος ο οποίος αναφέρεται στην πρόσβαση στην αγορά.
- 49 Επιπλέον, η οδηγία 2008/50 για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, τα βασικά σημεία της οποίας παρατίθενται στη σκέψη 17 ανωτέρω, παρέχει στα κράτη πλήρη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τη λήψη μέτρων για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ειδικότερα, τα σχέδια βραχυπρόθεσμης δράσης που προβλέπει η εν λόγω οδηγία μπορούν να περιλαμβάνουν μέτρα σχετικά με την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων, κάτι που αποδεικνύει ότι η οδηγία 2007/46 και οι «κανονιστικές πράξεις» που βασίζονται σε αυτή ουδόλως περιορίζουν τη δράση στον τομέα αυτό των αρχών των κρατών μελών.
- 50 Υπενθυμίζεται, κατ' αρχάς, ότι, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, πράξη της Ένωσης η οποία δεν επιτρέπει σε δημόσιο νομικό πρόσωπο να ασκεί τις αρμοδιότητές του όπως αυτό κρίνει σκόπιμο επηρεάζει άμεσα τη νομική του κατάσταση και, συνεπώς, αφορά άμεσα το πρόσωπο αυτό. Αυτό έχει κριθεί, για παράδειγμα, σε υποθέσεις που αφορούν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων από τοπικές ή

περιφερειακές αρχές (πρβλ. αποφάσεις της 8ης Μαρτίου 1988, Exécutif régional wallon και Glaverbel κατά Επιτροπής, 62/87 και 72/87, EU:C:1988:132, σκέψεις 6 και 8, της 30ής Απριλίου 1998, Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής Commission, T-214/95, EU:T:1998:77, σκέψη 29, και της 26 Νοεμβρίου 2015, Comunidad Autónoma del País Vasco και Itelazpi κατά Επιτροπής, T-462/13, EU:T:2015:902, σκέψη 34). Ομοίως, αυτό έγινε επίσης δεκτό σε υπόθεση που αφορούσε τις υποχρεώσεις στον τομέα της γεωργίας και τους δασμούς επί αγροτικών προϊόντων που ίσχυαν για ένα μελλοντικό κράτος μέλος πριν από την προσχώρησή του (πρβλ. απόφαση της 10ης Ιουνίου 2009, Πολωνία κατά Επιτροπής, T-257/04, EU:T:2009:182, σκέψεις 56 έως 58). Κατά μείζονα λοιπόν λόγο, μια πράξη της Ένωσης αφορά μια τοπική ή περιφερειακή αρχή άμεσα όταν επηρεάζει τις ίδιες τις κανονιστικές της αρμοδιότητες (εν προκειμένω, όσον αφορά την έκδοση κανονιστικών πράξεων για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας) και όχι απλώς την αρμοδιότητά της για έκδοση ατομικών διοικητικών πράξεων βάσει ενός προκαθορισμένου πλαισίου.

- 51 Στη συνέχεια, προκύπτει ότι, εν προκειμένω, ορισμένα είδη ρυθμίσεων για την κυκλοφορία των οχημάτων που μπορούν να θεσπιστούν από τις δημόσιες αρχές των κρατών μελών, ιδίως από τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές, δεν δύναται να επηρεαστούν από τον προσβαλλόμενο κανονισμό, υπό την επιφύλαξη της συμβατότητάς τους με άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης.
- 52 Συναφώς, και όπως ορίζει το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, στο πλαίσιο της οποίας εντάσσεται ο προσβαλλόμενος κανονισμός, «[τ]α κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν της απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας». Μόνον οι ρυθμίσεις που λαμβάνουν υπόψη, προκειμένου να καθορίσουν το πεδίο εφαρμογής τους, τα χαρακτηριστικά της κατασκευής ή της λειτουργίας των οχημάτων που υπάγονται στις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας, των προβλεπόμενων από αυτή «κανονιστικών πράξεων» καθώς και των εκτελεστικών αυτών πράξεων μπορούν να έρθουν σε αντίθεση με την εν λόγω οδηγία. Αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση των ρυθμίσεων για την κυκλοφορία που αφορούν το σύνολο των οχημάτων ή μια κατηγορία οχημάτων η οποία προσδιορίζεται βάσει άλλων κριτηρίων (όπως, για παράδειγμα, το σύνολο των οχημάτων άνω των 3,5 τόνων), τούτο δε διότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν καθορίζουν το πεδίο εφαρμογής τους βάσει των χαρακτηριστικών εκείνων της κατασκευής ή της λειτουργίας των οχημάτων τα οποία καλύπτονται από την οδηγία, από τις προβλεπόμενες από αυτή «κανονιστικές πράξεις» καθώς και από τις εκτελεστικές αυτών πράξεις. Στο μέτρο αυτό, δεν επηρεάζεται από τις εν λόγω πράξεις της Ένωσης το μεγαλύτερο μέρος των ρυθμίσεων του «κώδικα κυκλοφορίας» ή των ρυθμίσεων που εκδίδονται προς εφαρμογή αυτού, όπως επίσης δεν επηρεάζονται και τα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας που καλύπτουν το σύνολο των οχημάτων, όπως ο καθορισμός πεζοδρόμων, οι «μέρες χωρίς αυτοκίνητο» ή η εναλλασσόμενη κυκλοφορία σε περιπτώσεις αύξησης της ρύπανσης. Ως εκ τούτου, ορθώς παρατήρησε η Επιτροπή ότι ο Ville de Bruxelles μπορούσε να καθιερώνει ελεύθερα, υπό το πρίσμα του προσβαλλόμενου κανονισμού, «ημέρες χωρίς αυτοκίνητο».
- 53 Ομοίως, μια δημόσια αρχή κράτους μέλους θα μπορούσε, σήμερα ακόμη, χωρίς να παραβεί το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, να επιβάλει περιορισμούς στην κυκλοφορία με βάση το επίπεδο των εκπομπών ρύπων των οχημάτων τα οποία ανήκουν σε κατηγορία που εμπίπτει στον κανονισμό 715/2007 και τα οποία πληρούν στην καλύτερη περίπτωση το πρότυπο Euro 5, δεδομένου ότι το πρότυπο αυτό, όπως και τα προγενέστερα πρότυπα Euro, δεν ισχύουν πλέον όσον αφορά την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Ειδικότερα, όπως σημειώθηκε στη σκέψη 6 ανωτέρω, το άρθρο 10 του κανονισμού αυτού ορίζει ότι το πρότυπο Euro 6 ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου 2014 για την έγκριση τύπου καινούργιων επιβατηγών οχημάτων και οχημάτων μεταφοράς προσωπικού, και από την 1η Σεπτεμβρίου 2015 για την ταξινόμηση ή τη χορήγηση άδειας για την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία, ημερομηνίες οι οποίες μπορούν να μετατεθούν κατά ένα έτος για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ενώ τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα αποτελούν αντικείμενο άλλου κανονισμού. Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, στην απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Αυστρίας (C-28/09, EU:C:2011:854), το Δικαστήριο επισήμανε ότι ένα κράτος

μέλος που έχει ήδη απαγορεύσει, με σκοπό την καταπολέμηση της ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα, την κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων παλαιότερων προδιαγραφών Euro, θα μπορούσε, αντί μιας κατά τομέα απαγόρευσης κυκλοφορίας που ισχύει για τα βαρέα φορτηγά οχήματα ανεξαρτήτως των προδιαγραφών Euro που αυτά πληρούν, η οποία είναι αντίθετη στους κανόνες της Συνθήκης ΕΚ περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, να επεκτείνει την αρχική απαγόρευση μόνο στα βαρέα φορτηγά οχήματα τα οποία εμπίπτουν στην επόμενη κατηγορία προδιαγραφών Euro από εκείνη την οποία αφορούσε αρχικά η απαγόρευση.

- 54 Τα πράγματα είναι αντιθέτως διαφορετικά όσον αφορά τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που θεσπίζονται από δημόσιες αρχές των κρατών μελών και επιβάλλουν περιορισμούς της κυκλοφορίας, με βάση το επίπεδο εκπομπής ρύπων, στα οχήματα των οποίων η κατηγορία εμπίπτει στον κανονισμό 715/2007 και τα οποία πληρούν τις προδιαγραφές Euro 6 ή, στο πλαίσιο των δοκιμών RDE, τις τιμές NTE, τούτο δε καθόσον τα όρια εκπομπών ρύπων που καθορίζονται για αυτές τις προδιαγραφές ή βάσει αυτών των τιμών είναι σε ισχύ όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2007/46.
- 55 Ασφαλώς, η επιβολή μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας εμπίπτει επίσης στο πεδίο αρμοδιοτήτων που πηγάζουν από το εθνικό δίκαιο, όπως τονίζει κατ' ουσίαν η Επιτροπή, ακόμη και αν το κίνητρο των κρατών μελών και των εθνικών τους αρχών για τη θέσπιση των ρυθμίσεων αυτών μπορεί να είναι η εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους προς διασφάλιση της ποιότητας του αέρα που απορρέουν από την οδηγία 2008/50 και ακόμη και αν, ενδεχομένως, οι εν λόγω ρυθμίσεις βασίζονται στα πρότυπα Euro προκειμένου να καθορίσουν το πεδίο εφαρμογής των περιορισμών που επιβάλλουν.
- 56 Τίθεται συνεπώς το ερώτημα εάν τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας που λαμβάνονται από τις δημόσιες αρχές των κρατών μελών, στον βαθμό που αφορούν τα οχήματα τα οποία αναφέρονται στη σκέψη 54 ανωτέρω, είναι αντίθετα προς τις επιταγές της οδηγίας 2007/46 και, ειδικότερα, προς το άρθρο της 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο.
- 57 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, για την ερμηνεία διάταξης του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αυτή αποτελεί μέρος (αποφάσεις της 17ης Νοεμβρίου 1983, Merck, 292/82, EU:C:1983:335, σκέψη 12, και της 19ης Ιουλίου 2012, ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, σκέψη 12). Πρόκειται, αντίστοιχα, για τη γραμματική, τη συστηματική και την τελολογική ερμηνεία.
- 58 Εντούτοις, η προαναφερθείσα στη σκέψη 55 σφαίρα αυτονομίας του εθνικού δικαίου μπορεί κάλλιστα να οριοθετηθεί, δεδομένης της διατύπωσης του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, ώστε να μην επιτρέπεται στις δημόσιες αρχές των κρατών μελών να περιορίζουν, για λόγους που αφορούν το επίπεδο ρύπων, την κυκλοφορία οχημάτων που πληρούν τις ισχύουσες ευρωπαϊκές απαιτήσεις, τούτο δε διότι η εν λόγω διάταξη ορίζει ότι τα κράτη μέλη «δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν [...] την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων [...] για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν της απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας».
- 59 Ειδικότερα, σύμφωνα με τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, μια δημόσια αρχή κράτους μέλους, ιδίως μια τοπική ή περιφερειακή αρχή, δεν μπορεί να επιβάλει περιορισμούς βάσει του επιπέδου ρύπων στην κυκλοφορία των οχημάτων των οποίων η κατηγορία εμπίπτει στον κανονισμό 715/2007 και τα οποία πληρούν το πρότυπο Euro 6, καθώς το πρότυπο αυτό είναι σε ισχύ και, συνεπώς, τα οχήματα αυτά πληρούν τις απαιτήσεις που πηγάζουν από την εν λόγω οδηγία. Ομοίως, καθόσον ο προσβαλλόμενος κανονισμός καθορίζει τις μη υπερβάσιμες τιμές εκπομπών οξειδίων του αζώτου για τις δοκιμές RDE, μια τέτοια αρχή δεν μπορεί να επιβάλει περιορισμούς στην κυκλοφορία βάσει του επιπέδου εκπομπής ρύπων για τα οχήματα των οποίων η κατηγορία εμπίπτει στον κανονισμό 715/2007 και τα οποία συμμορφώνονται στις τιμές NTE κατά τις εν λόγω δοκιμές. Υπενθυμίζεται ότι οι δοκιμές και τα όρια αυτά εφαρμόζονται υποχρεωτικά από την 1η Σεπτεμβρίου 2017, όπως σημειώθηκε ανωτέρω στη σκέψη 15.

- 60 Εντούτοις, πρέπει να εξεταστεί εάν η ερμηνεία αυτή κλονίζεται από τα επιχειρήματα που προβάλλει η Επιτροπή βασιζόμενη στην τελολογική και συστηματική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46.
- 61 Όσον αφορά την τελολογική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, η Επιτροπή υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι η οδηγία αυτή, όπως και οι «κανονιστικές πράξεις» της καθώς και οι πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών, έχουν αποκλειστικά ως σκοπό να διασφαλίσουν ότι τα καινούργια αυτοκίνητα που πληρούν τις εναρμονισμένες απαιτήσεις των εν λόγω νομικών πράξεων μπορούν να διατεθούν χωρίς εμπόδια στην αγορά των κρατών μελών, στο πλαίσιο των αρχών που διέπουν την εσωτερική αγορά.
- 62 Η διαπίστωση αυτή είναι καθαυτή ορθή, αλλά δεν μπορεί να αναιρέσει τη γραμματική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, η οποία εκτέθηκε στη σκέψη 59 ανωτέρω.
- 63 Νομική βάση της οδηγίας 2007/46 είναι το άρθρο 95 ΕΚ (του οποίου οι ουσιαστικές διατάξεις περιελήφθησαν στο άρθρο 114 ΣΛΕΕ). Το άρθρο 95 ΕΚ στοχεύει πράγματι στην επίτευξη των σκοπών του άρθρου 14 ΕΚ (του οποίου οι διατάξεις περιελήφθησαν κατ' ουσίαν στο άρθρο 26 ΣΛΕΕ), δηλαδή την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς (άρθρο 14, παράγραφος 1, ΕΚ), η οποία «περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις της [Συνθήκης ΕΚ]» (άρθρο 14, παράγραφος 2, ΕΚ). Επιπλέον, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, η νομική αυτή βάση δεν παρέχει τη δυνατότητα στην Ένωση να εναρμονίσει τα πάντα στους τομείς των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών προκειμένου να οικοδομήσει την εσωτερική αγορά. Πράγματι, το άρθρο 95 ΕΚ επέτρεπε να ληφθούν «μέτρα σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που έχουν ως αντικείμενο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς» ενώ, στην απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2000, Γερμανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (C-376/98, EU:C:2000:544, σκέψη 83), την οποία επικαλείται η Επιτροπή, κρίθηκε ότι η διάταξη αυτή δεν παρείχε στον νομοθέτη της Ένωσης γενική αρμοδιότητα για τη ρύθμιση της εσωτερικής αγοράς. Όπως εκτέθηκε κατ' ουσίαν στις σκέψεις 84 και 85 της απόφασης αυτής, η αρμοδιότητα που θεμελιώνεται στο άρθρο 95 ΕΚ περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου υπάρχει πράγματι ανάγκη να αρθούν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των υπηρεσιών ή των κεφαλαίων μεταξύ των κρατών μελών.
- 64 Εν προκειμένω, η αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2007/46 αναφέρει ότι, «[γ]ια την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας, είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν τα συστήματα έγκρισης των κρατών μελών από κοινοτική διαδικασία έγκρισης βασιζόμενη στην αρχή της πλήρους εναρμόνισης». Το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Αντικείμενο», ορίζει ότι αυτή «θεσπίζει εναρμονισμένο πλαίσιο με τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της [...] με σκοπό να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός της [Ένωσης]». Είναι συνεπώς ακριβές ότι η οδηγία αυτή έχει ως ουσιαστικό αντικείμενο τη διάθεση στην αγορά καινούργιων μηχανοκίνητων οχημάτων, δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία ορισμένων εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών, ότι δεν αποσκοπεί να θέσει γενικά ένα πλαίσιο για τα μέτρα που θεσπίζουν τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο των εν λόγω οχημάτων, καθώς και ότι δεν εμπίπτει στο πλαίσιο της πολιτικής των μεταφορών ή του περιβάλλοντος της Ένωσης, αν και πρέπει να λαμβάνει υπόψη συναφώς την απαίτηση υψηλού επιπέδου προστασίας που προβλέπεται στο άρθρο 95 ΕΚ.
- 65 Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι καμία διάταξη σχετική με την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο καινούργιων μηχανοκίνητων οχημάτων δεν εμπίπτει στην οδηγία 2007/46. Συχνά, μια οδηγία ή μια οδηγία που στηρίζεται σε μια άλλη οδηγία, περιέχει διατάξεις που δεν αφορούν το βασικό αντικείμενό της, αλλά αποσκοπούν στη διασφάλιση της πρακτικής αποτελεσματικότητας των διατάξεων που έχουν θεσπιστεί για την επίτευξη αυτού. Έτσι, σκοπός των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων είναι η

διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο των δημόσιων προμηθειών. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί ο σκοπός αυτός, δηλαδή η πρακτική αποτελεσματικότητα των οδηγιών αυτών, έχουν θεσπιστεί διατάξεις μέσω ειδικών οδηγιών προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να προσβληθούν με προσφυγές που είναι αποτελεσματικές και, ιδίως, όσον το δυνατόν ταχύτερες, μολονότι οι οδηγίες που διέπουν τις δημόσιες συμβάσεις ουδόλως έχουν ως σκοπό την εναρμόνιση των προσφυγών ενώπιον των δικαστηρίων μεταξύ των κρατών μελών (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 2009, Επιτροπή κατά Γαλλίας, C-327/08, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2009:371, σκέψεις 2 έως 9). Ομοίως, οι οδηγίες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενημέρωσης (γραπτός Τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση, διαδίκτυο) περιλαμβάνουν, προκειμένου να διασφαλίσουν την ελευθερία αυτή, διατάξεις για την εναρμόνιση των απαγορεύσεων των διαφημίσεων προϊόντων καπνού και οι οποίες εξυπηρετούν τον σκοπό της προστασίας της δημόσιας υγείας (πρβλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2006, Γερμανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-380/03, EU:C:2006:772, σκέψεις 3 έως 11).

- 66 Επιπλέον, έχει κριθεί κατά πάγια νομολογία ότι, οσάκις διάταξη του δικαίου της Ένωσης επιδέχεται πλείονες ερμηνείες, πρέπει να προτιμάται η ερμηνεία η οποία διασφαλίζει την πρακτική της αποτελεσματικότητα (αποφάσεις της 6ης Οκτωβρίου 1970, Grad, 9/70, EU:C:1970:78, σκέψεις 12 και 13, της 22ας Σεπτεμβρίου 1988, 187/87, Ομόσπονδο κράτος του Σάαρ κ.λπ., 187/87, EU:C:1988:439, σκέψη 19, και της 24ης Φεβρουαρίου 2000, Επιτροπή κατά Γαλλίας, C-434/97, EU:C:2000:98, σκέψη 21). Η αναφορά στην κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο θα στερούνταν πρακτικής αποτελεσματικότητας εάν είχε, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, το ίδιο περιεχόμενο ή νόημα με «την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία» των οχημάτων.
- 67 Για τον λόγο αυτόν δεν μπορεί να γίνει δεκτό, στο πλαίσιο ακριβώς μιας τελολογικής ερμηνείας, ότι η διάταξη του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, περιορίζεται κατ' ουσίαν, στο να ορίσει ότι ο ιδιοκτήτης ενός καινούργιου μηχανοκίνητου οχήματος το οποίο πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας αυτής μπορεί πράγματι να το αγοράσει, να το ταξινομήσει, να το θέσει σε κυκλοφορία και να το οδηγήσει, με την επιφύλαξη για ό,τι ακολουθήσει στη συνέχεια. Η πρακτική αποτελεσματικότητα της οδηγίας αυτής θα δεχόταν πλήγμα καθώς η διάθεση στην αγορά των οχημάτων που αυτή αφορά θα εμποδιζόνταν από τον φόβο ότι αυτά ενδεχομένως δεν θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν κανονικά. Για παράδειγμα, εάν ένας οδηγός που χρησιμοποιεί ένα όχημα για να μετακινηθεί στο Παρίσι (Γαλλία), στις Βρυξέλλες (Βέλγιο) ή στη Μαδρίτη (Ισπανία) πίστευε ότι οι προσφεύγοντες θα προβούν στην ολική ή μερική απαγόρευση εντός της περιφέρειάς τους της κυκλοφορίας των οχημάτων που δεν πληρούν τα όρια του προτύπου Euro 6 κατά τη διάρκεια των δοκιμών RDE, ακόμη και εάν τα οχήματα αυτά πληρούν τις τιμές NTE, τότε ο οδηγός αυτός θα μπορούσε να μην προβεί στην αγορά καινούργιου οχήματος με κινητήρα ντίζελ ή βενζίνης, κατά περίπτωση. Όπως τονίστηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, το πρόβλημα θα λάμβανε ακόμη μεγαλύτερες διαστάσεις εάν και άλλες τοπικές ή περιφερειακές αρχές λάμβαναν αντίστοιχες πρωτοβουλίες, στο όνομα της καταπολέμησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εντός της Ένωσης. Εξάλλου, με το επιχείρημα συστηματικής ερμηνείας που προβάλλει, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προσθήκη στο εδάφιο αυτό της αναφοράς στην κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο αντιστοιχεί στην προσθήκη μιας διάταξης «κατά της καταστρατήγησης» που στοχεύει στη διασφάλιση της απρόσκοπτης διάθεσης στην αγορά των σχετικών οχημάτων.
- 68 Η Επιτροπή ισχυρίστηκε επίσης κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι θα ήταν ασυνεπές να θεωρηθεί ότι δεν επιτρέπεται στις δημόσιες αρχές των κρατών μελών να περιορίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων τα οποία πληρούν τις πιο πρόσφατες απαιτήσεις όσον αφορά την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, για λόγους που σχετίζονται με το επίπεδο ρύπων που τα οχήματα αυτά εκπέμπουν, αλλά ότι τους επιτρέπεται να περιορίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων για λόγους οι οποίοι δεν έχουν ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της οδηγίας 2007/46, ή ακόμη και να περιορίζουν την κυκλοφορία παλαιότερων οχημάτων τα οποία συμμορφώνονταν πλήρως όταν είχαν τεθεί στην αγορά με τις απαιτήσεις σχετικά με τον περιορισμό των εκπομπών ρύπων. Στο επιχείρημα αυτό πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι είναι αντιθέτως συνεπές, από τελολογικής απόψεως, το ότι, αφενός, η εν λόγω

οδηγία δεν καλύπτει τους περιορισμούς στην κυκλοφορία οι οποίοι θεσπίζονται βάσει κριτηρίων που είναι ανεξάρτητα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά τα οποία αποτελούν αντικείμενο των διατάξεων της (βλ. σκέψη 52 ανωτέρω) και ότι, αφετέρου, η ίδια οδηγία δεν καλύπτει ούτε το ζήτημα της κυκλοφορίας των οχημάτων τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις που είναι πλέον σε ισχύ δυνάμει των διατάξεων της, ακόμη και εάν αυτά πληρούσαν, ενδεχομένως, κατά τον χρόνο διαθέσεώς τους στην αγορά, τις τότε ισχύουσες αντίστοιχες απαιτήσεις (βλ. σκέψη 53 ανωτέρω). Τα οχήματα αυτά είναι εξ ορισμού είτε οχήματα τα οποία είναι καινούργια αλλά δεν μπορούν πλέον να διατεθούν στην αγορά εντός της Ένωσης, είτε οχήματα που είναι μεταχειρισμένα, όπως για παράδειγμα τα καινούργια ή μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία πληρούν το πρότυπο Euro 5 αλλά όχι το πρότυπο Euro 6. Πρόκειται και στις δύο περιπτώσεις για οχήματα τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο προστασίας που θεσπίζει η οδηγία και το οποίο αφορά τα καινούργια μηχανοκίνητα οχήματα που πρέπει να διατίθενται στην αγορά εντός της Ένωσης. Η τεολογική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46 συμπίπτει και ως προς αυτό το σημείο με τη γραμματική ερμηνεία της ίδιας διάταξης.

69 Όσον αφορά τη συστηματική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η αναφορά που γίνεται, στη διάταξη αυτή, στην απαγόρευση του περιορισμού της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο δεν απαντάται στις αντίστοιχες διατάξεις των ρυθμίσεων που αφορούν κατηγορίες οχημάτων ή μηχανημάτων διαφορετικές από αυτές που αφορά η ως άνω οδηγία και προστέθηκε σε αυτή μόλις κατά τη νομοθετική συζήτηση της σχετικής πράξης, γεγονός που αποδεικνύει ότι η αναφορά αυτή δεν αναφέρεται παρά στην ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία. Το επιχείρημα ωστόσο αυτό δεν είναι αυτοτελές σε σχέση με τα όσα υποστήριξε η Επιτροπή αναφορικά με την τεολογική ερμηνεία της ίδιας διάταξης. Το ότι προβλέπεται ρητά, σε μια νομική πράξη, ότι, υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες, δεν πρέπει να περιορίζεται η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις που πηγάζουν από την πράξη αυτή, ενώ σε άλλη πράξη γίνεται αναφορά στη χρήση αντί στην κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο, καθώς και το ότι σε άλλες πράξεις δεν υπάρχει καμία σχετική διευκρίνιση, δεν μεταβάλλει το γεγονός ότι αποτελεί εγγενές χαρακτηριστικό μιας κατάστασης που απορρέει από μια πλήρη εναρμόνιση, όπως η κατάσταση που προκύπτει από την εν λόγω οδηγία, το ότι τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές τους δεν μπορούν, πλην ειδικών περιπτώσεων, να εμποδίζουν, χωρίς να θίγουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων της εναρμόνισης, τη χρήση για την οποία προορίζεται κανονικά ένα προϊόν το οποίο πληροί τις απαιτήσεις που ορίζουν οι ρυθμίσεις αυτές.

70 Ασφαλώς, η αρχή αυτή ισχύει με την επιφύλαξη της δυνατότητας των κρατών μελών να επικαλεστούν τις διατάξεις του άρθρου 114, παράγραφοι 4 επ., ΣΛΕΕ, οι οποίες υπό ορισμένες προϋποθέσεις επιτρέπουν παρεκκλίσεις από ένα μέτρο εναρμόνισης, ειδικά για λόγους προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος. Ωστόσο, η ως άνω κατ' εξαίρεση προβλεπόμενη δυνατότητα δεν μπορεί να υλοποιηθεί παρά μόνον υπό τον άμεσο και στενό έλεγχο της Επιτροπής, οπότε δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι, λόγω της δυνατότητας αυτής, οι εξουσίες των κρατών μελών και των αρχών τους δεν επηρεάζονται από το μέτρο εναρμόνισης.

71 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση έγινε επίσης επίκληση του άρθρου 8, παράγραφος 3, και του άρθρου 29 της ίδιας της οδηγίας 2007/46, τα οποία ορίζουν αντιστοίχως τα εξής:

«Εάν κράτος μέλος διαπιστώσει ότι τύπος οχήματος [...] μολονότι συμμορφώνεται προς τις απαιτούμενες διατάξεις, ενέχει σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή βλάπτει σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία, μπορεί να αρνηθεί την έκδοση έγκρισης ΕΚ τύπου. Στην περίπτωση αυτήν, το κράτος μέλος αποστέλλει αμέσως στα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή αναλυτικό φάκελο στον οποίον εξηγεί τους λόγους για την απόφασή του και παρέχει αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τα πορίσματά του.»

«1. Εάν κράτος μέλος διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, μολονότι συμμορφώνονται προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή φέρουν το κατάλληλο σήμα, ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή βλάπτουν σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία, το κράτος μέλος αυτό, μπορεί, για περίοδο έξι το πολύ μηνών, να αρνείται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών ή να επιτρέπει την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία, στην επικράτειά του, αυτών των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων.

Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως τον κατασκευαστή, τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή [...]

[Ακολουθεί μια διαδικασία η οποία μπορεί να καταλήξει είτε στην τροποποίηση της ρύθμισης, είτε στη λήψη μέτρων που στοχεύουν στην αποτελεσματικότερη συμμόρφωση προς αυτή].»

- 72 Ωστόσο, πέραν του ότι μπορούν να διατυπωθούν παρατηρήσεις ανάλογες με εκείνες που διατυπώθηκαν για το άρθρο 114, παράγραφοι 4 επ., ΣΛΕΕ, το άρθρο 8, παράγραφος 3, και το άρθρο 29 της οδηγίας 2007/46 μπορούν να οδηγήσουν, κατ' ουσίαν, μόνο στην άρνηση έγκρισης ΕΚ τύπου, εμποδίζοντας οποιαδήποτε εμπορική διάθεση του σχετικού τύπου οχήματος, ή στην επανεξέταση της ρύθμισης, μέτρα τα οποία είναι πολύ διαφορετικά από τους περιορισμούς στην κυκλοφορία που προβλέπουν οι προσφεύγοντες στις περιφέρειές τους.
- 73 Τα λοιπά επιχειρήματα της Επιτροπής δεν αναιρούν τα συμπεράσματα που συνάγονται από τη γραμματική και την τελεολογική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46.
- 74 Το γεγονός ότι η οδηγία 2008/50 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ιδίως στο πλαίσιο των σχεδίων βραχυπρόθεσμης δράσης που προβλέπονται από την εν λόγω οδηγία, δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από άλλους κανόνες του δικαίου της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Αυστρίας, C-28/09, EU:C:2011:854, σκέψη 111). Ως εκ τούτου, μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η γραμματική και τελεολογική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46 θα καθιστούσε αδύνατη ή εξαιρετικά δύσκολη τη λήψη, στο πλαίσιο της οδηγίας 2008/50, οποιουδήποτε αποτελεσματικού μέτρου περιορισμού της κυκλοφορίας των οχημάτων προς αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης θα ήταν δυνατό να κλονιστεί η ερμηνεία αυτή από μια συστηματική ερμηνεία της ίδιας διάταξης. Όπως όμως εκτέθηκε στις σκέψεις 52 και 53 ανωτέρω, τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές τους διατηρούν την αρμοδιότητα να θεσπίζουν μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας τα οποία αφορούν το σύνολο των οχημάτων ή κατηγορίες οχημάτων που καθορίζονται με βάση κριτήρια τα οποία είναι πολύ γενικά, ή ακόμη οχήματα τα οποία δεν εμπίπτουν πλέον στο πεδίο εφαρμογής των εν ισχύ διατάξεων της οδηγίας 2007/46, των «κανονιστικών πράξεων» αυτής ή των πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτών. Ειδικότερα, καίτοι η γραμματική και τελεολογική ερμηνεία της διάταξης αυτής περιορίζει πράγματι τις εξουσίες των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών για τη λήψη στοχευμένων μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας τα οποία περιλαμβάνουν τα οχήματα που πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας, των «κανονιστικών πράξεων» αυτής καθώς και των πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτών (όπως θα ήταν για παράδειγμα ένας περιορισμός για τα οχήματα τα οποία υπερβαίνουν, κατά τις δοκιμές RDE, τα όρια του προτύπου Euro 6, αλλά παραμένουν εντός των τιμών NTE), τους αφήνει παρ' όλα αυτά ένα σημαντικό περιθώριο διακριτικής ευχέρειας για τη θέσπιση μέτρων τα οποία συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων που θέτει η οδηγία 2008/50, έστω και εάν, από την πλευρά των αρχών αυτών, τα μέτρα αυτά δεν είναι απαραίτητα τα πλέον πρόσφορα (όπως θα ήταν για παράδειγμα μια γενική απαγόρευση ή μια απαγόρευση που θα αφορούσε όλα τα οχήματα τα οποία συμμορφώνονται στην καλύτερη περίπτωση με το πρότυπο Euro 5).

- 75 Τέλος, το γεγονός ότι τα μέτρα μεταφοράς της οδηγίας 2007/46 σε ορισμένα κράτη μέλη αναφέρονται στη «θέση σε κυκλοφορία» και όχι στην «κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο» δεν μπορεί να αποτελέσει εν προκειμένω στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας. Πράγματι, όπως έχει επανειλημμένως κριθεί, οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που δεν περιέχουν ρητή παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και του περιεχομένου τους πρέπει κατά κανόνα να ερμηνεύονται κατά τρόπο αυτοτελή και ομοιόμορφο σε ολόκληρη την Ένωση βάσει του πλαισίου στο οποίο εντάσσονται και του σκοπού της οικείας ρυθμίσεως (πρβλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016, Associazione Italia Nostra Onlus, C-444/15, EU:C:2016:978, σκέψη 66 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Αν και έχει επίσης κριθεί σε ορισμένες περιπτώσεις ότι, ακόμη και απουσία ρητής παραπομπής στο δίκαιο των κρατών μελών μελών, η εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης μπορεί να συνεπάγεται αναφορά στο δίκαιο των κρατών μελών εφόσον ο δικαστής δεν μπορεί να ανεύρει στο δίκαιο της Ένωσης ή στις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης τα στοιχεία που του παρέχουν τη δυνατότητα να προσδιορίσει με αυτοτελή ερμηνεία το περιεχόμενο και την έκταση της επίμαχης διάταξης του δικαίου της Ένωσης (απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 1992, Díaz García κατά Κοινοβουλίου, T-43/90, EU:T:1992:120, σκέψη 36), αυτό δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση, όπως προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε.
- 76 Η γραμματική, τελολογική και συστηματική ερμηνεία της οδηγίας 2007/46 και, ειδικότερα, του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, οδηγεί στο ίδιο συμπέρασμα, στο ότι δηλαδή η οδηγία αυτή πράγματι απαγορεύει στις δημόσιες αρχές των κρατών μελών, χωρίς να τους παρέχει κανένα περιθώριο εκτίμησης, να περιορίζουν ή να εμποδίζουν την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων, εφόσον αυτά πληρούν τις απαιτήσεις τις εν λόγω οδηγίας, για λόγους που σχετίζονται με χαρακτηριστικά της κατασκευής ή της λειτουργίας τους τα οποία καλύπτονται από την οδηγία αυτή, πράγμα που σημαίνει ότι, λόγω της έκδοσης του προσβαλλόμενου κανονισμού, οι προσφεύγοντες, σε αντίθεση με ό,τι ισχυρίζονται, πράγματι δεν μπορούν, μέσω ενός στοχευμένου μέτρου το οποίο λαμβάνει υπόψη τα επίπεδα εκπομπής ρύπων των οχημάτων, να περιορίσουν την κυκλοφορία των οχημάτων εκείνων τα οποία δεν πληρούν, κατά τις δοκιμές RDE, τα καθοριζόμενα στο πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου, ενώ είναι σύμφωνα κατά τις ίδιες δοκιμασίες με τις συγκριτικά υψηλότερες τιμές NTE εκπομπών οξειδίων του αζώτου που καθορίζει ο εν λόγω κανονισμός.
- 77 Ο Ville de Paris και ο Ville de Bruxelles εξέθεσαν συναφώς, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι σε περίπτωση που ένας δυσανεσθημένος οδηγός, για παράδειγμα, στρεφόταν κατά κάποιας από τις πράξεις τους η οποία περιορίζει, υπό τους όρους που αναφέρθηκαν στη σκέψη 76 ανωτέρω, την κυκλοφορία των οχημάτων, τότε το εθνικό διοικητικό δικαστήριο που θα επιλαμβανόταν της σχετικής προσφυγής οπωσδήποτε θα ακύρωνε μια τέτοια πράξη λόγω αντίθεσής της προς την οδηγία 2007/46 και τον προσβαλλόμενο κανονισμό.
- 78 Υπό την επιφύλαξη ενδεχόμενων αποφάσεων των δικαστηρίων των κρατών μελών, πρέπει πράγματι να σημειωθεί ότι η μέριμνα για τη διασφάλιση του πρακτικού αποτελέσματος των οδηγιών, που είναι καίριας σημασίας για την ευρωπαϊκή οικοδόμηση, οδήγησε στη διαμόρφωση της θεωρίας του άμεσου αποτελέσματος των διατάξεων των οδηγιών οι οποίες απονέμουν δικαιώματα στους ιδιώτες και τις οποίες οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται έναντι των δημοσίων αρχών (απόφαση της 4ης Δεκεμβρίου 1974, van Duyn, 41/74, EU:C:1974:133, σκέψη 12). Η διάταξη ωστόσο του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, η οποία ορίζει ότι τα κράτη μέλη «δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων [...] για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας» μπορεί να παράσχει δικαιώματα στους ιδιώτες, καθόσον είναι ανεπιφύλακτη, σαφής και ακριβής, έστω και αν η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με το περιεχόμενό της (πρβλ. αποφάσεις της 6ης Οκτωβρίου 1970, Grad, 9/70, EU:C:1970:78, σκέψη 9, και της 4ης Δεκεμβρίου 1974, van Duyn, 41/74, EU:C:1974:133, σκέψη 14).

Υπενθυμίζεται επίσης ότι, κατά το άρθρο 288, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, οι κανονισμοί έχουν γενική ισχύ, είναι δεσμευτικοί ως προς όλα τα μέρη τους και ισχύουν άμεσα σε κάθε κράτος μέλος, οπότε οι ιδιώτες μπορούν να τους επικαλούνται.

- 79 Εξάλλου, το Βασίλειο του Βελγίου, το Βασίλειο της Ισπανίας και η Γαλλική Δημοκρατία θα παρέμεναν εκτεθειμένα στη δυνατότητα άσκησης προσφυγής λόγω παραβάσεως βάσει των άρθρων 258 ή 259 ΣΛΕΕ σε περίπτωση που κάποιος από τους προσφεύγοντες ελάμβανε τα μέτρα που αναφέρθηκαν στη σκέψη 77 ανωτέρω. Πράγματι, τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα, βάσει των διατάξεων αυτών, για τις παραβιάσεις του δικαίου της Ένωσης που προέρχονται από οποιαδήποτε δημόσια αρχή τους (απόφαση της 5ης Μαΐου 1970, Επιτροπή κατά Βελγίου, 77/69, EU:C:1970:34, σκέψη 15). Κατά γενικό κανόνα, δυνάμει της αρχής της καλόπιστης συνεργασίας που κατοχυρώνεται στο άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε μέτρο ικανό να διασφαλίσει την εκτέλεση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις Συνθήκες ή προκύπτουν από πράξεις των θεσμικών οργάνων της Ένωσης, ενώ απέχουν από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου ικανού να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της Ένωσης. Η γενική αυτή αρχή ισχύει για όλες τις δημόσιες αρχές ενός κράτους μέλους, είτε πρόκειται για την κεντρική κυβέρνηση, για τις αρχές ενός ομόσπονδου κράτους ή για άλλες τοπικές αρχές (πρβλ. αποφάσεις της 12ης Ιουνίου 1990, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-8/88, EU:C:1990:241, σκέψη 13, και της 13ης Απριλίου 2010, Wall, C-91/08, EU:C:2010:182, σκέψη 69). Βάσει της αρχής αυτής, οι ίδιοι οι προσφεύγοντες όφειλαν να μην προβούν στη λήψη των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας που περιγράφονται στη σκέψη 76 ανωτέρω.
- 80 Επιπροσθέτως, ο περιορισμός των εξουσιών για τον οποίο επίσης έγινε λόγος στη σκέψη 76 ανωτέρω είναι υπαρκτός για τους προσφεύγοντες.
- 81 Συναφώς, οι προσφεύγοντες δεν κατέδειξαν απλώς ότι έχουν αρμοδιότητα, δυνάμει του εθνικού δικαίου για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας και, ιδίως, για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένης της αρμοδιότητας να περιορίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων προς επίτευξη του σκοπού αυτού. Η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε το γεγονός αυτό.
- 82 Οι προσφεύγοντες έδωσαν επίσης παραδείγματα των μέτρων που έχουν ήδη λάβει. Ειδικότερα, ο Ville de Paris καθιέρωσε μεταξύ άλλων, μετά από δύο διαδοχικές αποφάσεις του δημάρχου και του αστυνομικού διευθυντή, μια ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στο σύνολο της αστικής περιφέρειάς του («intra-muros»), απαγορεύοντας διαδοχικά, από την 1η Σεπτεμβρίου 2015 και στη συνέχεια από την 1η Ιουλίου 2017, από τις 08:00 έως τις 20:00 όλη την εβδομάδα, εκτός ειδικών εξαιρέσεων, την κυκλοφορία των οχημάτων που δεν πληρούν τουλάχιστον ένα συγκεκριμένο πρότυπο, όπως είναι μέχρι σήμερα το πρότυπο Euro 3, για παράδειγμα, για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα ιδιωτικής χρήσης· το 2020, το ελάχιστο πρότυπο που θα πρέπει να πληρούται προκειμένου να επιτρέπεται η κυκλοφορία θα είναι το πρότυπο Euro 5, ενώ το «Σχέδιο κλιματικών συνθηκών – Ατμοσφαιρικής ρύπανσης – Κατανάλωσης ενέργειας» του εν λόγω δήμου προβλέπει την απαγόρευση της κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων οχημάτων το 2024 και των βενζινοκίνητων οχημάτων το 2030, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της δικογραφίας. Ο Ville de Bruxelles δημιούργησε έναν μεγάλης έκτασης πεζόδρομο στο κέντρο του και, όπως σημειώθηκε ήδη, καθιέρωσε «ημέρες χωρίς αυτοκίνητο». Ο Ayuntamiento de Madrid επέβαλε, το 2015 και το 2016, με αποφάσεις του εκπροσώπου της κυβέρνησης για τα θέματα περιβάλλοντος και συγκοινωνιών, περιορισμούς στην κυκλοφορία για τις περιόδους αυξημένης ρύπανσης, όπως προβλέπεται στο σχέδιο για την ποιότητα του αέρα 2011-2015 και στο πρωτόκολλο για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται από τον εν λόγω δήμο σε περιόδους σημαντικής αύξησης της ρύπανσης από το οξειδίου του αζώτου.
- 83 Οι προσφεύγοντες επικαλέστηκαν επιπλέον είτε διάφορα έγγραφα ή μελέτες σχετικά με την ποιότητα του αέρα στις περιφέρειές τους, τα οποία δείχνουν ανησυχητικά επίπεδα ρύπανσης (παρά τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου επί μια δεκαετία στο Παρίσι και στη Μαδρίτη), είτε τις διαδικασίες λόγω παραβάσεως που κίνησε η Επιτροπή κατά του Βασιλείου του Βελγίου, του Βασιλείου της Ισπανίας και της Γαλλικής Δημοκρατίας για μη τήρηση της οδηγίας 2008/50, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων οξειδίων του αζώτου για τα οποία η Επιτροπή υπογράμμισε, σε

ένα δελτίο Τύπου που ο Ville de Bruxelles επισυνάπτει στα δικόγρατά του, ότι «το μεγαλύτερο μέρος των εκπομπών προέκυπτε από την κυκλοφορία των οχημάτων γενικά και των πετρελαιοκίνητων οχημάτων ειδικά. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στις παρούσες υποθέσεις, στις 17 Μαΐου 2018, ο εκπρόσωπος του δήμου Παρισίων προσέθεσε, χωρίς να αντικρουστεί, ότι η Επιτροπή γνωστοποίησε με ανακοινωθέν Τύπου της ίδιας μέρας την άσκηση ενώπιον του Δικαστηρίου προσφυγής λόγω παραβάσεως κατά διαφόρων κρατών μελών για υπέρβαση των οριακών τιμών συγκέντρωσης οξειδίων του αζώτου στον αέρα που καθορίζει η εν λόγω οδηγία, και μάλιστα κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας ειδικά, καθώς είχαν σημειωθεί πολύ υψηλές συγκεντρώσεις, ειδικά στο Παρίσι (ανακοινωθέν IP/18/3450).

- 84 Προκύπτει συνεπώς, από τα νομικά στοιχεία και τις περιστάσεις που αναλύθηκαν ανωτέρω, ιδίως όσον αφορά τις εξουσίες των προσφευγόντων να περιορίζουν την κυκλοφορία των οχημάτων για την προστασία της ποιότητας του αέρα, καθώς και τη χρήση που κάνουν των εξουσιών αυτών, ότι ο επηρεασμός της νομικής κατάστασης των προσφευγόντων από τον προσβαλλόμενο κανονισμό έχει αποδειχθεί, καθώς και ότι ο προσβαλλόμενος κανονισμός τούς αφορά κατά συνέπεια άμεσα, κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Εξάλλου, στο μέτρο που συνιστά κανονιστική πράξη η οποία δεν περιλαμβάνει εκτελεστικά μέτρα, κατά την έννοια της ίδιας διάταξης, όπως σημειώθηκε στις σκέψεις 38 και 40 ανωτέρω, συνεπάγεται ότι οι προσφυγές ακυρώσεως που κατέθεσαν ο Ville de Paris, ο Ville de Bruxelles καθώς και ο Ayuntamiento de Madrid είναι παραδεκτές και ότι οι ενστάσεις απαραδέκτου που προέβαλε η Επιτροπή πρέπει να απορριφθούν.

Επί της ουσίας των προσφυγών ακυρώσεως

- 85 Οι προσφεύγοντες προβάλλουν επιχειρήματα που αντλούνται από την αναρμοδιότητα της Επιτροπής να θεσπίσει τις διατάξεις του προσβαλλόμενου κανονισμού τις οποίες αμφισβητούν, καθώς και από την παράβαση, επί της ουσίας, διαφόρων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, οι οποίες μπορούν να διακριθούν σε τρεις κατηγορίες: στις διατάξεις του κανονισμού 715/2007 και, γενικότερα, των πράξεων του παράγωγου δικαίου που συμβάλλουν στη διασφάλιση της ποιότητας του αέρα· στις διατάξεις των Συνθηκών ΕΕ και ΛΕΕ καθώς και του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, τέλος, σε διάφορες αρχές του δικαίου. Επιπλέον, οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή, εκδίδοντας τον προσβαλλόμενο κανονισμό, ενήργησε κατά κατάχρηση εξουσίας.

– Επί των λόγων που αντλούνται από έλλειψη αρμοδιότητας της Επιτροπής

- 86 Όπως εκτέθηκε στις σκέψεις 7 και 8 ανωτέρω, ο κανονισμός 715/2007 ορίζει ότι η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να λάβει διάφορα εκτελεστικά μέτρα για την εφαρμογή των διατάξεών του, εντός του πλαισίου των διαδικασιών που προβλέπονται πλέον στον κανονισμό 182/2011. Εν προκειμένω, ο προσβαλλόμενος κανονισμός παραπέμπει ρητώς, στο προοίμιό του, στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, ο οποίος προβλέπει ότι οι ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου που αφορούν ορισμένα στοιχεία, και ιδίως τις εκπομπές αγωγού εξαγωγής, καθορίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, η οποία με τη σειρά της περιγράφεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468 του οποίου τα αποτελέσματα διατηρούνται για τους σκοπούς των πράξεων που παραπέμπουν σε αυτό, δυνάμει του άρθρου 12 του κανονισμού 182/2011.
- 87 Οι προσφεύγοντες ισχυρίζονται ότι δεν συντρέχουν, εν προκειμένω, οι προϋποθέσεις που παρέχουν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να συμπληρώσει τις διατάξεις του κανονισμού 715/2007 βάσει της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο. Υποστηρίζουν ειδικότερα τα ακόλουθα.
- 88 Οι προσφεύγοντες υπογραμμίζουν ότι η αιτιολογική σκέψη 7α της απόφασης 1999/468 ορίζει ότι «[ε]ίναι αναγκαίο να εφαρμόζεται η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο για τα μέτρα γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων μιας πράξης που εκδόθηκε [από

κοινού από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο] σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης, συμπεριλαμβανομένης της κατάργησης ορισμένων εξ αυτών ή της συμπλήρωσής τους με την προσθήκη νέων μη ουσιαστικών στοιχείων, [αλλά τα] ουσιαστικά στοιχεία μιας νομοθετικής πράξης μπορούν να τροποποιούνται μόνο από τον νομοθέτη με βάση τη Συνθήκη». Ο Ville de Bruxelles προσθέτει ότι η αιτιολογική σκέψη 25 του κανονισμού 715/2007 αποτυπώνει μια αντίστοιχη εκτίμηση, καθόσον αναφέρει ότι «[σ]υγκεκριμένα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εισάγει στο παράρτημα I οριακές τιμές βασιζόμενες στον αριθμό των σωματιδίων, καθώς και να αναπροσαρμόζει τις οριακές τιμές που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων και εκτίθενται στο εν λόγω παράρτημα», καθώς και ότι, «[δ]εδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης [αυτής]». Ο Ayuntamiento de Madrid επικαλείται, στο ίδιο πνεύμα, την αιτιολογική σκέψη 26 του ίδιου κανονισμού, η οποία αναφέρει ότι «[θ]α πρέπει επίσης να μεταβιβασθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να θεσπίζει ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου, καθώς και αναθεωρημένη διαδικασία μέτρησης για τα σωματίδια και οριακή τιμή αριθμού σωματιδίων, καθώς και να λαμβάνει μέτρα σχετικά με τη χρήση διατάξεων διακοπής της λειτουργίας, την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων καθώς και σχετικά με τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών», καθώς και ότι, «[δ]εδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με την προσθήκη νέων μη ουσιαστικών στοιχείων, θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης [αυτής]».

89 Υπογραμμίζοντας τις διαφορές μεταξύ της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο και της νομοθετικής διαδικασίας που οδηγεί στην έκδοση πράξης του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι, επιπροσθέτως, με το να θεσπίσει για τις δοκιμές RDE τιμές NTE οξειδίων του αζώτου οι οποίες είναι υψηλότερες από τα όρια των εκομπών αυτών που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, και ενώ μέχρι τότε τα όρια αυτά αναθεωρούνταν συνεχώς προς τα κάτω, η Επιτροπή τροποποίησε ουσιώδη στοιχεία του κανονισμού αυτού χωρίς να διαθέτει σχετική αρμοδιότητα. Ο Ville de Bruxelles διευκρινίζει ότι δεν αμφισβητεί το ότι η Επιτροπή έχει εξουσιοδοτηθεί, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, να καθορίζει νέες δοκιμές. Ο Ville de Bruxelles δεν θέτει συνεπώς υπό αμφισβήτηση τους κανονισμούς 692/2008 και 2016/427 όπως είχαν πριν από την ενσωμάτωση σε αυτούς των διατάξεων του προσβαλλόμενου κανονισμού. Αμφισβητεί αντιθέτως την πρόβλεψη μέσω του προσβαλλόμενου κανονισμού νέων ποσοτικών ορίων για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου τα οποία είναι λιγότερο αυστηρά σε σχέση με αυτά τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 που θεσπίστηκε από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα νέα αυτά όρια, τα οποία προκύπτουν από τον συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant που καθορίζει ο προσβαλλόμενος κανονισμός, στερούν από την πρακτική τους αποτελεσματικότητα τα όρια που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα του ίδιου κανονισμού. Κατά το μέτρο που η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant που έχουν οριστεί δικαιολογούνται από τις αποκλίσεις οι οποίες μπορεί να διαπιστωθούν μεταξύ των δεδομένων που προκύπτουν από τις δοκιμές RDE και των δεδομένων που προκύπτουν από τις εργαστηριακές δοκιμές, η εφαρμογή λιγότερο αυστηρών ορίων για τις δοκιμές της πρώτης κατηγορίας θα ισοδυναμούσε με υπαναχώρηση από την εφαρμογή των ορίων Euro 6 που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007.

90 Ο Ville de Paris και ο Ayuntamiento de Madrid προσθέτουν ότι, κατ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή ενήργησε κατά παράβαση ουσιώδους τύπου. Ειδικότερα, σύμφωνα με τους εν λόγω προσφεύγοντες, η παρέμβαση των «συννομοθετών» η οποία προβλέπεται κανονικά, ιδίως του Κοινοβουλίου, παρέσχε διαδικαστικές εγγυήσεις και είχε οπωσδήποτε επηρεάσει το περιεχόμενο της προς θέσπιση πράξης, η οποία θα είχε τουλάχιστον αποτελέσει αντικείμενο πολλών τροποποιήσεων.

- 91 Η Επιτροπή υπενθυμίζει, καταρχάς, το σύνολο του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται ο προσβαλλόμενος κανονισμός και επιχειρεί να αποδείξει ότι αυτός, σε αντίθεση με ό,τι ισχυρίζονται οι προσφεύγοντες, συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη προστασία της υγείας των ευρωπαίων πολιτών και του περιβάλλοντος.
- 92 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η έγκριση τύπου για ένα νέο όχημα πραγματοποιείται ως εξής. Ο κατασκευαστής παρουσιάζει ένα δείγμα οχήματος στις αρμόδιες αρχές οι οποίες πρέπει να βεβαιωθούν εάν αυτό πληροί τις προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2007/46, ιδίως εκείνες που προκύπτουν από τον κανονισμό 715/2007 σχετικά με τις εκπομπές ρύπων. Μόλις εγκριθεί ο «τύπος», ο κατασκευαστής αρχίζει τη βιομηχανική παραγωγή και κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά πρέπει να είναι σύμφωνο προς τον αντίστοιχο τύπο.
- 93 Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, στο οποίο περιλαμβάνονται τα όρια εκπομπών ρύπων που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 5 και το πρότυπο Euro 6, ιδίως εκείνα που αφορούν τα οξείδια του αζώτου, δεν έχει ποτέ τροποποιηθεί και «εξακολουθεί ως τέτοιο να αποτελεί μέρος του δικαίου της Ένωσης».
- 94 Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο κανονισμός 715/2007 δεν ορίζει ο ίδιος διαδικασία για τον έλεγχο της τήρησης των ορίων εκπομπών ρύπων που καθορίζονται στο παράρτημά του I, αυτό δε παρά το γεγονός ότι στο άρθρο 5, παράγραφος 2, αυτού διατυπώνεται ο κανόνας κατά τον οποίο απαγορεύεται, εκτός από τις ρητά προβλεπόμενες εξαιρέσεις, η χρήση συστημάτων αναστολής που μπορούν να μειώσουν την αποτελεσματικότητα της μέτρησης των εκπομπών ρύπων.
- 95 Κατά την Επιτροπή, η αρμοδιότητα για τον καθορισμό των ειδικών διαδικασιών, των δοκιμών και των απαιτήσεων για την έγκριση τύπου, μέσω της συμπλήρωσης του κανονισμού 715/2007 και της τροποποίησης των μη ουσιωδών στοιχείων του, εμπίπτει καθαυτή στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού. Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι το άρθρο 14, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού την καθιστά αρμόδια για την επανεξέταση των εν λόγω ειδικών διαδικασιών, δοκιμών και απαιτήσεων, καθώς και των κύκλων δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών, και της αναθέτει την ευθύνη, υπό τους ίδιους όρους, να προβαίνει στην αναπροσαρμογή τους εφόσον αυτά δεν είναι πλέον επαρκή ή δεν αντικατοπτρίζουν πλέον επαρκώς τις εκπομπές που παράγονται από την πραγματική οδήγηση στο δρόμο.
- 96 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο αυτό, εξέδωσε τον κανονισμό 692/2008 προκειμένου να θεσπίσει διαδικασίες για τον έλεγχο των εκπομπών ρύπων από ελαφρά επιβατηγά και επαγγελματικά οχήματα επιλέγοντας έναν τύπο εργαστηριακής δοκιμής που στα αγγλικά ονομάζεται «New European Driving Cycle» (NEDC) και ο οποίος αντιστοιχεί στην τότε διαθέσιμη τεχνολογία (δοκιμή τύπου 1, περί της οποίας γίνεται λόγος στη σκέψη 12 ανωτέρω). Εκτιμά ότι, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού 715/2007, ο νομοθέτης της Ένωσης είχε επίγνωση της ενδεχόμενης ανεπάρκειας της δοκιμής του τύπου αυτού να καταγράψει τις πραγματικές εκπομπές και της ανέθεσε ρητά να ελέγχει εάν αυτή χρειάζεται να αναπροσαρμοστεί ή να αντικατασταθεί.
- 97 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η δράση της κινήθηκε ως εκ τούτου σε δύο άξονες, όπως εκτίθεται στο σημείο 10 της ανακοίνωσής της σχετικά με την εφαρμογή και τη μελλοντική εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά οχήματα και την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης (Euro 5 και 6) (ΕΕ 2008, C 182, σ. 17).
- 98 Αφενώς, η Επιτροπή συμμετείχε, στο πλαίσιο των εργασιών του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου των Ηνωμένων Εθνών, στο σχεδιασμό ενός νέου τύπου εργαστηριακής δοκιμής, με τίτλο «παγκοσμίως εναρμονισμένος κύκλος δοκιμής ελαφρών οχημάτων», στα αγγλικά «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure», ο οποίος αποτυπώνει πολύ πιστότερα σε σχέση με τη δοκιμή NEDC τις πραγματικές εκπομπές ρύπων. Για τον σκοπό αυτό, η αντικατάσταση της δοκιμής NEDC με τη δοκιμή WLTP πραγματοποιήθηκε με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της

Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού 715/2007, την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46, του κανονισμού 692/2008 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και για την κατάργηση του κανονισμού 692/2008 (ΕΕ 2017, L 175, σ. 1).

- ⁹⁹ Αφετέρου, η Επιτροπή ανέπτυξε μια διαδικασία μέτρησης των εκπομπών ρύπων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE), διασφαλίζοντας τη συμμετοχή στις εργασίες της όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, μεταξύ των οποίων είναι και ορισμένες περιβαλλοντικές οργανώσεις. Η διαδικασία αυτή ενσωματώθηκε στη νομοθεσία της Ένωσης τον Μάιο του 2016, για τα ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα, με την έκδοση, από την Επιτροπή, του κανονισμού 2016/427, για την τροποποίηση του κανονισμού 692/2008. Ο κανονισμός 2016/427, και όχι ο προσβαλλόμενος κανονισμός, είναι εκείνος που εισήγαγε την έννοια των τιμών NTE. Ανάλογη διαδικασία είχε ακολουθηθεί ήδη από το 2011 για τα βαρέα εμπορικά οχήματα.
- ¹⁰⁰ Η Επιτροπή επισημαίνει οι εργαστηριακές δοκιμές και οι δοκιμές RDE αλληλοσυμπληρώνονται. Οι πρώτες παρέχουν περισσότερες πληροφορίες, ενώ το πλεονέκτημα των δεύτερων είναι ότι επιτρέπουν να εντοπιστούν, χάρη κυρίως στη διάρκειά τους και στην ποικιλία των συνθηκών διεξαγωγής τους, τυχόν επαναλαμβανόμενες αποκλίσεις σε σχέση με τα αποτελέσματα των εργαστηριακών δοκιμών οι οποίες είναι πιθανώς ενδεικτικές της χρήσης, εκ μέρους των κατασκευαστών οχημάτων, συστημάτων αναστολής κατά τη διάρκεια των εν λόγω δοκιμών τα οποία αλλοιώνουν τα αποτελέσματα σε σχέση με εκείνα που θα προέκυπταν από μια κατάσταση φυσιολογικής χρήσεως του οχήματος. Για τον λόγο αυτό προβλέφθηκε στον κανονισμό 2016/427 ότι, ακόμη και κατά την μεταβατική περίοδο πριν από τον καθορισμό των τιμών NTE, η οποία άρχισε στις 20 Απριλίου 2016, οι δοκιμές RDE θα πρέπει να πραγματοποιούνται «για σκοπούς παρακολούθησης».
- ¹⁰¹ Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξηγεί, κατ' ουσίαν, ότι οι διάφορες συνθήκες των διαδρομών στο οδικό δίκτυο οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν προκειμένου να θεωρείται έγκυρη μια δοκιμή RDE συνεπάγονται, όπως και στην περίπτωση της χρήσης συστημάτων PEMS, στατιστικές και τεχνικές αβεβαιότητες οι οποίες δικαιολογούν τη θέσπιση συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant οι οποίοι εφαρμόζονται για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου Euro 6, προκειμένου να μην προκύπτουν, κατά τις δοκιμές αυτές, αποτελέσματα τα οποία δεν πληρούν τα εν λόγω όρια, αλλά ούτε και επαναλαμβανόμενες μη σύννομες αρνήσεις έγκρισης. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή ανέφερε σχετικά ότι μια δοκιμή RDE που πραγματοποιείται στην Εσθονία το καλοκαίρι κατά τις πρωινές ώρες και μια δοκιμή RDE που πραγματοποιείται με το ίδιο όχημα στο Λουξεμβούργο τον χειμώνα στη διάρκεια του απογεύματος μπορούν να εμφανίσουν αποτελέσματα που διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους λόγω των σημαντικών διαφορετικών συνθηκών. Ομοίως, η διαφορετική κυμαινόμενη διάρκεια των δοκιμών RDE μπορεί να έχει επιπτώσεις στα αποτελέσματα, καθόσον αυτές διαρκούν από μιάμιση έως δύο ώρες. Τα ίδια τα συστήματα PEMS καταγράφουν τρεις σειρές δεδομένων, από τον συνδυασμό των οποίων προκύπτει ο όγκος των οξειδίων του αζώτου που εκπέμπεται ανά χιλιόμετρο, με το κάθε ένα από τα δεδομένα αυτά να παρουσιάζει έναν βαθμό αβεβαιότητας. Επιπλέον, τα συστήματα PEMS μπορούν να απορρυθμιστούν στη διάρκεια της δοκιμής. Οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant είχαν προβλεφθεί στον κανονισμό 2016/427, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αβεβαιότητες αυτές, έστω και εάν οι αντίστοιχες τιμές δεν είχαν καθορισθεί ακόμη. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τέτοιοι συντελεστές είχαν ήδη προβλεφθεί σε παλαιότερους κανονισμούς.
- ¹⁰² Η έκδοση του προσβαλλόμενου κανονισμού, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 15 Μαΐου 2016, είχε ως αποτέλεσμα να μεταβληθεί η νομική σημασία των δοκιμών RDE, καθώς μια τέτοια δοκιμή η οποία δεν οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα ως προς τις τιμές NTE οι οποίες ορίζονται πλέον σε σχέση με τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant συνεπάγεται, από τις ημερομηνίες έναρξης εφαρμογής των ορίων αυτών, την απλή και άνευ ετέρου άρνηση έγκρισης του σχετικού οχήματος. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με τα όσα προκύπτουν από τις διαβουλεύσεις που διεξάγονται εδώ και πολλά χρόνια με τους ενδιαφερόμενους φορείς, αλλά και όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού 2016/427, έχουν προβλεφθεί δύο διαδοχικά στάδια δοκιμών για τις τιμές NTE και τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant αναφορικά με τα οξείδια του αζώτου. Όσον αφορά την

έγκριση τύπου επιβατηγών οχημάτων, για την περίοδο από 1ης Σεπτεμβρίου 2017 έως 31 Δεκεμβρίου 2019, έχει καθοριστεί στο 2,1 ένας προσωρινός συντελεστής συμμόρφωσης CF pollutant, ο οποίος εφαρμόζεται κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή. Ο δε κανονικός συντελεστής συμμόρφωσης, λεγόμενος και «τελικός», ο οποίος είναι υποχρεωτικός για όλους από την 1η Ιανουαρίου 2020, καθορίστηκε στο 1,5.

- 103 Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι ο κανονικός συντελεστής συμμόρφωσης, λεγόμενος και «τελικός», είναι 1, προσαυξανόμενος κατά ένα περιθώριο τεχνικής αβεβαιότητας της τάξης του 0,5, το οποίο δικαιολογείται λόγω του επιπέδου απόδοσης των υπαρχόντων συστημάτων PEMS. Κατά την Επιτροπή, το περιθώριο αυτό αβεβαιότητας θα υπόκειται σε ετήσια επανεξέταση και θα αναθεωρείται ανάλογα με τη βελτίωση της ποιότητας των σχετικών μέτρων. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο προσωρινός συντελεστής συμμόρφωσης CF pollutant 2,1, ο οποίος εφαρμόζεται κατόπιν σχετικού αιτήματος, δικαιολογείται όχι μόνο λόγω αυτού του περιθωρίου τεχνικής αβεβαιότητας, αλλά και λόγω της στατιστικής αβεβαιότητας η οποία συνδέεται με τις διαφορετικές διαδρομές που μπορούν να ακολουθηθούν στο πλαίσιο των δοκιμών RDE. Ο προσωρινός αυτός συντελεστής συμμόρφωσης CF pollutant μπορεί να καθοριστεί εντός ενός πλαισίου από 1,6 έως 2,2, το οποίο είχε προσδιοριστεί από το Κοινό Κέντρο Ερευνών βάσει ενός μοντέλου, δεδομένου ότι όταν καταρτιζόταν ο προσβαλλόμενος κανονισμός δεν υπήρχαν ακόμη επαρκή εμπειρικά δεδομένα. Κατά την Επιτροπή, η στατιστική αυτή αβεβαιότητα θα πρέπει «να μειώνεται κατά το μέτρο που οι νέοι τύποι οχημάτων θα ενσωματώνουν την υποχρεωτική υποβολή τους στις δοκιμές RDE», όπως και την τεχνική αβεβαιότητα λόγω της τελειοποίησης των συστημάτων PEMS. Συναφώς, ένα υπό εξέταση σχέδιο τροποποιητικού κανονισμού προβλέπει ένα περιθώριο τεχνικής αβεβαιότητας που έχει μειωθεί στο 0,43 και συνακόλουθα έναν συντελεστή συμμόρφωσης, λεγόμενο και «τελικό», που είναι της τάξης του 1,43.
- 104 Από τις νομικές και ιστορικές περιστάσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε ο προσβαλλόμενος κανονισμός η Επιτροπή συνάγει ότι αυτός δεν συνιστά σε καμία περίπτωση «άδεια ρύπανσης» ή υποβάθμιση του επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά ότι ενισχύει, αντιθέτως, το νομικό οπλοστάσιο για την καταπολέμηση της ρύπανσης του αέρα, καθώς εμποδίζει την έγκριση τύπου οχημάτων τα οποία φέρουν απαγορευμένα συστήματα αναστολής
- 105 Προκειμένου να απαντήσει πιο συγκεκριμένα στους ισχυρισμούς των προσφευγόντων που αντλούνται από την έλλειψη αρμοδιότητάς της για την έκδοση του προσβαλλόμενου κανονισμού, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι οι αιτιολογικές σκέψεις των νομικών πράξεων δεν συνιστούν διατάξεις βάσει των οποίων μπορεί να ελεγχθεί η νομιμότητα του προσβαλλόμενου κανονισμού.
- 106 Η Επιτροπή υπενθυμίζει στη συνέχεια ότι ο προσβαλλόμενος κανονισμός εκδόθηκε βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007. Η Επιτροπή περιγράφει πώς εξελίχθηκε η διαδικασία έκδοσης του κανονισμού αυτού, στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας επιτροπολογίας με έλεγχο, υπογραμμίζει δε ότι ούτε το Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο είχε αντιταχθεί στο σχέδιο κανονισμού.
- 107 Η Επιτροπή αρνείται ότι, με τον προσβαλλόμενο κανονισμό, τροποποίησε ένα ουσιώδες στοιχείο του κανονισμού 715/2007, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες, δηλαδή, εν προκειμένω, τα όρια εκπομπών ρύπων που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του ίδιου κανονισμού. Η Επιτροπή αναγνωρίζει συναφώς ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007 δεν της παρέχει τη δυνατότητα να τροποποιεί ή να αντικαθιστά τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I αυτού.
- 108 Ωστόσο, αφενός, τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 εξακολουθούν να έχουν πλήρως εφαρμογή στις εργαστηριακές δοκιμές, οι οποίες αποτελούν τον «ακρογωνιαίο λίθο» του συστήματος έγκρισης τύπου των σχετικών οχημάτων και δεν μπορούν να αντικατασταθούν από τις δοκιμές RDE οι οποίες είναι «λιγότερο σταθερές, λιγότερο πλήρεις και βασίζονται σε διαφορετική τεχνολογία».

- 109 Αφετέρου, τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 εφαρμόζονται επίσης και στις δοκιμές RDE χωρίς να τροποποιούνται από τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant, οι οποίοι καθιστούν δυνατή απλώς, για λόγους που σχετίζονται με την στατιστική και τεχνική αβεβαιότητα που αναφέρθηκαν στις σκέψεις 101 και 102 ανωτέρω, τη σύγκριση με τα αποτελέσματα των εργαστηριακών δοκιμών προκειμένου να εντοπίζεται η ύπαρξη συστημάτων αναστολής. Η διαδικασία των δοκιμών RDE, η οποία είναι επιπρόσθετη των εργαστηριακών δοκιμών και η οποία διεξάγεται όπως εκτέθηκε ανωτέρω, δεν είχε συνεπώς ως αποτέλεσμα να τροποποιηθούν ουσιώδη στοιχεία του εν λόγω κανονισμού αλλά, αντιθέτως, να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη συμμόρφωση προς αυτόν. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή αμφισβητεί ιδίως το επιχείρημα που προβάλλει ο δήμος Βρυξελλών στο υπόμνημα απαντήσεώς του, κατά το οποίο οι μη υπερβάσιμες τιμές NTE που προκύπτουν από την εφαρμογή των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant καθιστούν άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας τα όρια εκπομπών ρύπων του προτύπου Euro 6 που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα.
- 110 Όσον αφορά ειδικότερα τα επιχειρήματα του δήμου Παρισίων και του Ayuntamiento de Madrid τα οποία αποσκοπούν να καταδείξουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε παράβαση ουσιώδους τύπου, η Επιτροπή εκτιμά ότι, δεδομένου ότι είχε αρμοδιότητα να εκδώσει τον προσβαλλόμενο κανονισμό και αφού ακολούθησε την προβλεπόμενη προς τούτο διαδικασία, δηλαδή την κανονιστική διαδικασία επιτροπολογίας με έλεγχο, τότε τήρησε αναγκαστικά τους ουσιώδεις τύπους. Η Επιτροπή υπενθυμίζει συναφώς πώς εξελίχθηκε η διαδικασία που οδήγησε στην έκδοση του προσβαλλόμενου κανονισμού και υπογραμμίζει ότι το Κοινοβούλιο δεν αντιτάχθηκε κατά πλειοψηφία στο σχέδιο κανονισμού, κάτι το οποίο αρκούσε, δεδομένων των εφαρμοστέων κανόνων, για να συνεχιστεί η διαδικασία, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι η σχετική πλειοψηφία ήταν μικρή.
- 111 Τέλος, όσον αφορά την εικαζόμενη έλλειψη διαφάνειας της διαδικασίας που ακολουθήθηκε, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δυνατότητα του νομοθέτη να εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να τροποποιεί ή να συμπληρώνει τις διατάξεις μιας βασικής πράξης με μέτρα εφαρμογής που δεν αφορούν τα ουσιώδη στοιχεία αυτής, έχει αναγνωρισθεί από τον δικαστή της Ένωσης (απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 1970, Köster, Berodt & Co., 25/70, EU:C:1970:115) ενώ κατοχυρώνεται πλέον στα άρθρα 290 και 291 ΣΛΕΕ. Εν προκειμένω, για τη θέσπιση των δοκιμών RDE ελήφθησαν υπόψη δημόσιες διαβουλεύσεις και η γνώμη εμπειρογνομώνων.
- 112 Πρέπει να σημειωθεί ότι, όπως επιβεβαιώνεται και από το προοίμιό του, ο προσβαλλόμενος κανονισμός θεσπίστηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007. Η διάταξη αυτή επιτρέπει στην Επιτροπή, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 8 ανωτέρω, να καθορίζει τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των οχημάτων, ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές αγωγού εξαγωγής και τα συστήματα αναστολής, τροποποιώντας τον κανονισμό 715/2007 ως προς τα μη ουσιώδη στοιχεία του και, κατά περίπτωση, συμπληρώνοντάς τον.
- 113 Αν και δεν μνημονεύεται στο προοίμιο του προσβαλλόμενου κανονισμού, το άρθρο 14, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, το οποίο παρατίθεται στη σκέψη 10 ανωτέρω, και το οποίο αφορά κατ' ουσίαν την εξέλιξη των στοιχείων που αποτελούν αντικείμενο του άρθρου 5, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη. Ειδικότερα, ο προσβαλλόμενος κανονισμός καθιστά την επιτυχία στις δοκιμασίες RDE μια νέα προϋπόθεση που πρέπει να πληρούται για την έγκριση ενός οχήματος, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι εξυπηρετεί τον σκοπό σύμφωνα με τον οποίο οι δοκιμές που προηγούνται της έγκρισης πρέπει να αναπροσαρμόζονται «ώστε να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές που παράγονται από πραγματική οδήγηση πάνω στο δρόμο», όπως ορίζει το άρθρο 14, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού.
- 114 Όπως προκύπτει λοιπόν από τις δύο αυτές διατάξεις, δηλαδή τόσο από το άρθρο 5, παράγραφος 3, όσο και από το άρθρο 14, παράγραφος 3, του κανονισμού 715/2007, η Επιτροπή οφείλει να ενεργεί στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο που ορίζει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 9 ανωτέρω. Η ίδια η αιτιολογική σκέψη 7α της απόφασης αυτής, την οποία επικαλούνται οι προσφεύγοντες και η οποία διευκρινίζει το περιεχόμενο του άρθρου 5α της ίδιας

απόφασης, διευκρινίζει, όπως σημειώθηκε στη σκέψη 88 ανωτέρω, ότι η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο είναι αναγκαίο να ακολουθείται «για τα μέτρα γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων μιας πράξης που εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία [του άρθρου 251 ΕΚ], συμπεριλαμβανομένης της κατάργησης ορισμένων εξ αυτών ή της συμπλήρωσής τους με την προσθήκη νέων μη ουσιαστικών στοιχείων [αλλά τα] ουσιαστικά στοιχεία μιας νομοθετικής πράξης μπορούν να τροποποιούνται μόνο από τον νομοθέτη με βάση τη Συνθήκη».

- 115 Καθώς οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή τροποποίησε, με τον προσβαλλόμενο κανονισμό, ένα ουσιώδες στοιχείο του κανονισμού 715/2007, δηλαδή τα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του ίδιου κανονισμού, το πρώτο ζήτημα που πρέπει να επιλυθεί είναι εάν τα όρια αυτά αποτελούν, ή όχι, ένα ουσιώδες στοιχείο του κανονισμού το οποίο η Επιτροπή δεν μπορεί να τροποποιήσει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, καθώς και του άρθρου 14, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, σε συνδυασμό με το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468. Εάν αυτό ισχύει, θα πρέπει να εξεταστεί το δεύτερο ζήτημα το οποίο αφορά το εάν η Επιτροπή τροποποίησε τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου καθορίζοντας, με τον προσβαλλόμενο κανονισμό, τις μη υπερβάσιμες τιμές NTE των εκπομπών οξειδίου του αζώτου που πρέπει να τηρούνται κατά τις δοκιμές RDE και ορίζοντας συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant.
- 116 Όσον αφορά το πρώτο ζήτημα, σημειώνεται, από συστηματικής και γραμματικής άποψης, ότι η αιτιολογική σκέψη 3 του κανονισμού 715/2007 αναφέρει ότι «ο παρών κανονισμός ορίζει τις θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές οχημάτων, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές θα καθορισθούν με μέτρα εφαρμογής που θεσπίζονται σύμφωνα με τις διαδικασίες της επιτροπολογίας». Η αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού αυτού αναφέρει στη συνέχεια ότι «απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις όσον αφορά τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών [...] των νοικοκυριών καθώς και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας για να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα», ότι «[σ]τη συνάρτηση αυτή, η μείωση των εκπομπών των οχημάτων θα πρέπει να αντιμετωπισθεί στο πλαίσιο αυτό ως τμήμα συνολικής στρατηγικής», καθώς και ότι «[τ]α πρότυπα Euro 5 και Euro 6 αποτελούν ένα από τα μέτρα που έχουν σχεδιασθεί για τη μείωση των εκπομπών σωματιδίων και πρόδρομων ουσιών του όζοντος, όπως οξείδια του αζώτου και υδρογονάνθρακες». Η αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού αυτού διευκρινίζει ότι «[η] επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα απαιτεί συνεχή προσπάθεια για τη μείωση των εκπομπών των οχημάτων», ότι «[γ]ια το λόγο αυτό, θα πρέπει να ενημερωθεί με σαφείς πληροφορίες η βιομηχανία ως προς τις μελλοντικές οριακές τιμές που θα ισχύουν για τις εκπομπές», καθώς και ότι «[α]υτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει, πέραν του Euro 5, το επόμενο στάδιο Euro 6 όσον αφορά τις οριακές τιμές εκπομπών». Η αιτιολογική σκέψη 6 του ίδιου κανονισμού προσθέτει ότι «[ε]ιδικότερα, είναι απαραίτητη η σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου από το πετρέλαιο κίνησης για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές για τη ρύπανση», καθώς και ότι «[α]υτό απαιτεί την επίτευξη φιλόδοξων οριακών τιμών στο στάδιο Euro 6 [...]».
- 117 Οι ακόλουθες διατάξεις του κανονισμού 715/2007 πρέπει επιπλέον να ληφθούν υπόψη. Το άρθρο 1 διευκρινίζει ότι «[ο] παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων [...] όσον αφορά τις εκπομπές τους». Το άρθρο 4, παράγραφος 1, ορίζει ότι «[ο]ι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του», καθώς και ότι «[ο]ι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I και με τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5». Το άρθρο 4, παράγραφος 2, ορίζει ότι «τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης και οι εξαερώσεις περιορίζονται αποτελεσματικά, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας», όπως και ότι «[η] συμμόρφωση εν χρήσει ελέγχεται ειδικότερα για τις εκπομπές εξάτμισης, όπως προκύπτουν από τις δοκιμές με βάση τα κριτήρια εκπομπών που προβλέπονται στο παράρτημα I». Το άρθρο 10 επιβάλλει

στα κράτη μέλη, βάσει ενός χρονοδιαγράμματος που έχει καθοριστεί λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων, να αρνούνται την χορήγηση έγκρισης τύπου ή την ταξινόμηση, την πώληση και την κυκλοφορία για τα νέα οχήματα τα οποία «δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και ιδίως με τα παραρτήματα που περιλαμβάνουν τις οριακές τιμές [Euro 5 ή Euro 6] που εκτίθενται [στο παράρτημα I]».

- 118 Από τις αιτιολογικές σκέψεις και τις διατάξεις που παρατίθενται στις σκέψεις 116 και 117 ανωτέρω προκύπτει ότι τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου, τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, συνιστούν σαφώς ουσιώδες στοιχείο αυτού, και μάλιστα το βασικό του στοιχείο, καθώς σκοπός όλων των διατάξεων που περιλαμβάνονται στον κανονισμό αυτό είναι η τήρηση των ορίων αυτών, όπως και άλλων ορίων που αφορούν τις εκπομπές άλλων ρύπων, κατά τη διάρκεια της φυσιολογικής ζωής των οχημάτων και υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, ενώ προκύπτει επίσης ότι τα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου καθορίζονται από τον ίδιο τον κανονισμό (στο παράρτημα I, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του), ότι ο καθορισμός τους έγινε ευθύς εξαρχής από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, καθώς και ότι καμία διάταξη του κανονισμού δεν εξουσιοδοτεί ρητά την Επιτροπή να τα τροποποιεί στο πλαίσιο των εκτελεστικών της αρμοδιοτήτων.
- 119 Συναφώς, a contrario, όσον αφορά τους σωματιδιακούς ρύπους, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 715/2007 ως τα μη αέρια συστατικά των καυσαερίων, το άρθρο 14, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού αναφέρει ότι η Επιτροπή θα πρέπει, μετά την ολοκλήρωση ενός προγράμματος μέτρησης καυσαερίων που διεξάγεται στο πλαίσιο της Οικονομικής Αποστολής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη και το αργότερο με την έναρξη ισχύος του Euro 6, να προβεί στην «προσαρμογή» των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων που καθορίζονται στο παράρτημα I και να προσθέσει στο παράρτημα αυτό οριακές τιμές που βασίζονται στον αριθμό των σωματιδίων. Η απουσία αντίστοιχης διάταξης για τις οριακές τιμές των εκπομπών οξειδίων του αζώτου επιβεβαιώνει ότι το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν είχαν πρόθεση να αναθέσουν στην Επιτροπή την εξουσία να τις τροποποιεί. Το ότι η διάταξη που αφορά τους σωματιδιακούς ρύπους συνιστά εξαίρεση επιβεβαιώνεται εξάλλου και από άλλες διατάξεις του άρθρου 14 του εν λόγω κανονισμού και συγκεκριμένα από τις παραγράφους 4 και 5, κατά τις οποίες η ενδεχόμενη θέσπιση ορίων εκπομπών για επιπλέον ρύπους ή η τροποποίηση των ορίων για τις εκπομπές μονοξειδίων του άνθρακα και υδρογονανθράκων από την εξάτμιση ύστερα από δοκιμή με ψυχρή εκκίνηση θα πρέπει να γίνεται κατόπιν υποβολής προτάσεων από την Επιτροπή προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Συνεπώς, με εξαίρεση όσον αφορά τους σωματιδιακούς ρύπους, ο καθορισμός ή η τροποποίηση των οριακών τιμών εκπομπών ρύπων, μεταξύ των οξειδίων του αζώτου, για τα οχήματα που εμπίπτουν στον εν λόγω κανονισμό, γίνεται από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- 120 Τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου, τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, αποτελούν συνεπώς ουσιώδες στοιχείο του εν λόγω κανονισμού, το οποίο δεν μπορεί να τροποποιηθεί από την Επιτροπή στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας επιτροπολογίας με έλεγχο, όπως το αναγνωρίζει εξάλλου η ίδια Επιτροπή και όπως σημειώθηκε στη σκέψη 107 ανωτέρω.
- 121 Όσον αφορά το δεύτερο ζήτημα, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, ορίζοντας, με τον προσβαλλόμενο κανονισμό και μέσω του καθορισμού των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant, τις τιμές NTE των εκπομπών οξειδίων του αζώτου που πρέπει να τηρούνται κατά δοκιμές RDE, δεν τροποποίησε τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπής οξειδίων του αζώτου, τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007. Υπενθυμίζεται ότι οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant που ορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό για οξείδια του αζώτου είναι 2,1, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κατασκευαστή και για μεταβατική περίοδο η οποία λήγει, ανάλογα με την κατηγορία οχημάτων και τη φύση των πράξεων των οποίων ζητείται η έκδοση, μεταξύ 31ης Δεκεμβρίου 2019 και 31ης Δεκεμβρίου 2021, και, κανονικά, 1,5. Λειτουργώντας ως συντελεστές αύξησης των ορίων εκπομπών του προτύπου Euro 6, οι συντελεστές αυτοί καθιστούν δυνατή την επίτευξη των τιμών εκπομπών NTE. Κατ' ουσίαν, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα καθοριζόμενα για το

πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση, όχι μόνο στις εργαστηριακές δοκιμές, αλλά πλέον και στις δοκιμές RDE, καθώς οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant συνιστούν απλώς παραμέτρους στατιστικής και τεχνικής διόρθωσης.

- 122 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί, καταρχάς, ότι από το άρθρο 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 715/2007, κατά το οποίο «τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εκπομπές εξάτμισης και οι εξαερώσεις περιορίζονται αποτελεσματικά, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καθ' όλη τη διάρκεια της κανονικής ζωής των οχημάτων και υπό ομαλές συνθήκες λειτουργίας», προκύπτει ότι τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού αυτού πρέπει να τηρούνται σε συνθήκες πραγματικές οδήγησης και, κατά συνέπεια, κατά τις επίσημες δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης οι οποίες προηγούνται της έγκρισης τύπου. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί το γεγονός αυτό, καθώς υποστηρίζει ότι τούτο πράγματι ισχύει.
- 123 Στο μέτρο αυτό, το επιχείρημα της Επιτροπής, σύμφωνα με το οποίο τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού 715/2007 εξακολουθούν να έχουν πλήρως εφαρμογή στις εργαστηριακές δοκιμές, αν και είναι ακριβές, δεν είναι λυσιτελές, καθόσον τα όρια αυτά πρέπει να τηρούνται και στις δοκιμές RDE. Όσον αφορά το επιχείρημα, που αναφέρθηκε στη σκέψη 108 ανωτέρω, ότι οι εργαστηριακές δοκιμές αποτελούν τον «ακρογωνιαίο λίθο» του ελέγχου των εκπομπών ρύπων των οχημάτων, προσκρούει στο γεγονός ότι, ακριβώς, οι συνθήκες των δοκιμών αυτών απέχουν σημαντικά από τις συνθήκες πραγματικής οδήγησης ώστε να μπορούν να διασφαλίσουν από μόνες τους την τήρηση των κανόνων που θέτει ο κανονισμός σχετικά με τις εκπομπές ρύπων των οχημάτων, όπως αφηνόταν ήδη να διαφανεί από την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού αυτού και όπως αναφέρεται ρητά στις αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4 του κανονισμού 2016/427, ο οποίος εισήγαγε στη σχετική κανονιστική ρύθμιση τις δοκιμές RDE, καθώς και στις αιτιολογικές σκέψεις 3 και 7 του προσβαλλόμενου κανονισμού. Συνεπώς, αν και οι εργαστηριακές δοκιμές προσφέρουν πολύ αναλυτικές και χρήσιμες πληροφορίες για τη «συμπεριφορά» των οχημάτων, ιδίως μετά την αντικατάσταση των δοκιμών NEDC με τις δοκιμές WLTP, εντούτοις δεν περιορίζουν τις δοκιμές RDE σε έναν δευτερεύοντα ρόλο.
- 124 Συναφώς, αν και οι δοκιμές RDE συνεπάγονται ιδιαίτερους περιορισμούς, ιδίως, όπως εξηγεί και η Επιτροπή, όσον αφορά τη διαχείριση ορισμένων περιθωρίων αβεβαιότητας, έχουν εντούτοις σχεδιαστεί ώστε να αποτυπώνουν καλύτερα, σε σχέση με τις εργαστηριακές και φυσιολογικές συνθήκες χρήσης των οχημάτων, όπως επισημαίνεται στις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 2016/427 και του προσβαλλόμενου κανονισμού που αναφέρονται στη σκέψη 123 ανωτέρω. Ειδικότερα, η αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού 2016/427 αναφέρει ότι ο στόχος των εργασιών που οδήγησαν στις οριζόμενες από τον κανονισμό αυτό δοκιμές RDE ήταν η «ανάπτυξη μιας διαδικασίας δοκιμής [...] (RDE) που θα αντανακλά καλύτερα τις μετρούμενες στον δρόμο εκπομπές».
- 125 Η σημασία των δοκιμών RDE ενισχύθηκε εξάλλου από τότε που η νομική τους σημασία μεταβλήθηκε με τον προσβαλλόμενο κανονισμό, κατά τον οποίο, όπως επισήμανε η Επιτροπή, από τις ημερομηνίες έναρξης εφαρμογής των τιμών NTE οξειδίων του αζώτου που ο ίδιος ορίζει, οι εν λόγω δοκιμές δεν εφαρμόζονται πλέον μόνο «για σκοπούς παρακολούθησης», αλλά από τα αποτελέσματά τους εξαρτάται η δυνατότητα χορήγησης έγκρισης τύπου και, εν συνεχεία, η δυνατότητα ταξινόμησης, θέσης σε λειτουργία και θέσης σε κυκλοφορία των αντίστοιχων οχημάτων.
- 126 Επομένως, η παράλληλη ύπαρξη εργαστηριακών δοκιμών και δοκιμών RDE δεν έχει καμία συνέπεια ως προς την υποχρέωση τήρησης, σε κανονικές συνθήκες οδήγησης και, ως εκ τούτου, κατά τις δοκιμές RDE, των καθοριζόμενων για το πρότυπο Euro 6 ορίων εκπομπής οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού 715/2007.

- 127 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο καθορισμός από την ίδια την Επιτροπή, μέσω των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant, μη υπερβάσιμων τιμών NTE για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου, οι οποίες είναι ανώτερες από τα όρια εκπομπών που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 6 και ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 δεν μπορεί να γίνει δεκτός στο πλαίσιο του εφαρμοστέου δικαίου.
- 128 Πράγματι, αυτό συνεπάγεται τη de facto τροποποίηση, για τις δοκιμές RDE, των καθοριζόμενων για το πρότυπο Euro 6 ορίων εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, μολονότι τα όρια αυτά πρέπει να εφαρμόζονται στις εν λόγω δοκιμές, όπως προκύπτει από τη σκέψη 122 ανωτέρω.
- 129 Πρέπει να υπογραμμιστεί συναφώς ότι το σύστημα που προβλέπει τη χρήση ενός συντελεστή (του συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant), ο οποίος προσαυξάνει τα όρια εκπομπών οξειδίων του άνθρακα που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 6, συνεπάγεται αναγκαστικά την τροποποίηση του ίδιου του προτύπου, σε αντίθεση με ένα σύστημα που λαμβάνει υπόψη τις αποδόσεις και τα ενδεχόμενα σφάλματα των συσκευών μέτρησης επιφέροντας διορθώσεις στις ίδιες τις μετρήσεις και όχι στα όρια που πρέπει να τηρούνται. Πράγματι, αν τα περιθώρια σφάλματος των μετρήσεων που προκύπτουν είναι επαρκώς περιορισμένα, ο δεύτερος τύπος συστήματος επιτρέπει να εξακριβωθεί με έναν εύλογο βαθμό αξιοπιστίας εάν τα όρια τηρούνται.
- 130 Δεδομένου ωστόσο ότι η τροποποίηση των καθοριζόμενων για το πρότυπο Euro 6 ορίων εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 συνιστά, όπως σημειώθηκε στη σκέψη 120 ανωτέρω, τροποποίηση ενός ουσιώδους στοιχείου του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή ήταν αναρμόδια να προβεί σε μια τέτοια τροποποίηση βάσει των εκτελεστικών της αρμοδιοτήτων τις οποίες ασκεί στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας επιτροπολογίας με έλεγχο και τις οποίες αντλεί από το άρθρο 5, παράγραφος 3, και το άρθρο 14, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού.
- 131 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από το γεγονός ότι η ύπαρξη συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant και τιμών NTE για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου είχε προβλεφθεί από τον κανονισμό 2016/427, κατά του οποίου δεν έχει ασκηθεί προσφυγή ακυρώσεως. Αφενός, ο κανονισμός αυτός, που αποτελεί και κανονισμό της Επιτροπής, δεν μπορεί να «εμποδίσει» την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 715/2007 που εξετάστηκαν στις σκέψεις 112 έως 120 ανωτέρω και οι οποίες καθορίζουν το εύρος των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που διαθέτει η Επιτροπή στον συγκεκριμένο τομέα και, αφετέρου, η εφαρμογή, κατά τις δοκιμές RDE και όσον αφορά τα οξείδια του αζώτου, τιμών NTE που είναι υψηλότερες σε σχέση με τα όρια που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 6, οι οποίες εφαρμόζονται αντί των ορίων αυτών, οφείλεται στον ίδιο τον προσβαλλόμενο κανονισμό, ο οποίος καθιστά τις εν λόγω τιμές δεσμευτικές όσον αφορά τον καθορισμό της επιτυχούς ή μη έκβασης των δοκιμών αυτών.
- 132 Οι προβαλλόμενοι από τους προσφεύγοντες λόγοι ακυρώσεως που αντλούνται από αναρμοδιότητα της Επιτροπής πρέπει συνεπώς να γίνουν δεκτοί, στον βαθμό που αφορούν τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant οι οποίοι ορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό και από τους οποίους προκύπτουν οι τιμές NTE των εκπομπών οξειδίων του αζώτου.
- 133 Ακόμη και αν υποθεθεί, ως εκ περισσού, ότι, σε αντίθεση με ό,τι έγινε δεκτό ανωτέρω, η Επιτροπή μπορούσε να καθορίσει συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη ορισμένες αβεβαιότητες, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι δεν μπορούσε εν πάση περίπτωση, σεβόμενη την έκταση των εκτελεστικών της αρμοδιοτήτων, να ορίσει τα επίπεδα που προβλέπονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό. Τα επίπεδα αυτά δεν επιτρέπουν να εξακριβωθεί, με εύλογο βαθμό αξιοπιστίας, εάν τηρούνται κατά τις δοκιμές RDE τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, μολονότι τα όρια αυτά πρέπει να εφαρμόζονται στις εν λόγω δοκιμές, λαμβανομένων υπόψη των όσων σημειώθηκαν στη σκέψη 122 ανωτέρω.

- 134 Πράγματι, δεδομένης της ιδιαίτερα υψηλής τιμής των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant που έχουν οριστεί, η οποία είναι 2,1 και 1,5, τα επίπεδα εκπομπών οξειδίων του αζώτου που μπορούν να καταγραφούν κατά τις δοκιμές RDE, χωρίς το αποτέλεσμα μιας τέτοιας δοκιμής να θεωρείται αρνητικό, μπορούν να είναι, αντιστοίχως, έως και δύο φορές υψηλότερα ή έως και μιάμιση φορά υψηλότερα σε σχέση με τα όρια των ίδιων εκπομπών που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007. Αυτό παρέχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση του παραδείγματος που επικαλούνται οι προσφεύγοντες, σε ένα πετρελαιοκίνητο επιβατηγό όχημα, για το οποίο το πρότυπο Euro 6 θέτει ως όριο εκπομπών οξειδίων του αζώτου τα 80 mg/km, να περάσει με επιτυχία τη δοκιμή RDE εάν δεν ξεπεράσει τα 168 km/gm, κατά την μεταβατική περίοδο, και τα 120 mg/km μετά το τέλος της περιόδου αυτής. Υπενθυμίζεται ότι το όριο που είχε καθοριστεί για το πρότυπο Euro 5 ήταν 180 mg/km για τον ίδιο τύπο αυτοκινήτου.
- 135 Ωστόσο, ακόμη και αν θεωρηθούν ακριβείς όλες οι εξηγήσεις που παρέσχε η Επιτροπή όσον αφορά τα περιθώρια τεχνικής και στατιστικής αβεβαιότητας τα οποία θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant που ορίζει ο προσβαλλόμενος κανονισμός, οι τιμές NTE των εκπομπών οξειδίων του αζώτου που προκύπτουν από τους συντελεστές αυτούς δεν καθιστούν δυνατό να εξακριβωθεί, με εύλογο βαθμό αξιοπιστίας, εάν σε μια δοκιμή RDE τηρούνται τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007.
- 136 Πράγματι, ακόμη και αν εξεταστεί μόνον η εφαρμογή του κανονικού, λεγομένου και «τελικού», συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant, ο οποίος είναι 1,5 και ο οποίος εξηγείται από την ύπαρξη ενός περιθωρίου τεχνικής αβεβαιότητας της τάξεως του 0,5, ήτοι ποσοστού 50 %, καθίσταται σαφές ότι ένα περιθώριο σφάλματος της τάξεως του 50 % αντιστοιχεί στο μισό της τιμής που πρέπει να μετρηθεί, καθώς και ότι, εάν αυτό το περιθώριο μετατραπεί σε πραγματικό περιθώριο λάθους ως προς τη μέτρηση της συσκευής μετρήσεων, τότε ανέρχεται σε ένα περιθώριο απόκλισης της τάξης του 33 % (γίνεται ως εκ τούτου δεκτό ότι μια μέτρηση 120 mg/km μπορεί να αντιστοιχεί στην πραγματικότητα σε εκπομπές 80 mg/km, δηλαδή μειωμένες κατά ένα τρίτο σε σχέση με τη μέτρηση). Αυτό σημαίνει ότι μετά από μια δοκιμή RDE δεν μπορεί να διαπιστωθεί εάν το όχημα που υποβάλλεται στη δοκιμή πληροί ή όχι τα κριτήρια αυτά, ή αν τα προσεγγίζει έστω. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη έναν τέτοιο συντελεστή, εάν ένα σύστημα PEMS καταγράψει, μετά από μια δοκιμή RDE ενός επιβατηγού πετρελαιοκίνητου οχήματος, εκπομπές οξειδίων του αζώτου ύψους 120 mg/km, αυτό μπορεί να σημαίνει τρία πράγματα: είτε ότι η συσκευή παρέχει ακριβείς μετρήσεις και το όχημα εκπέμπει πράγματι 120 mg/km οξειδίων του αζώτου, δηλαδή μιάμιση φορά περισσότερο από ό,τι επιτρέπει το πρότυπο Euro 6· είτε ότι οι μετρήσεις που παρέχει η συσκευή μπορεί πράγματι να είναι εσφαλμένες, με το περιθώριο λάθους να αντιστοιχεί στο περιθώριο τεχνικής αβεβαιότητας που επικαλείται η Επιτροπή, και αυτό μπορεί να σημαίνει είτε ότι το όχημα δεν εκπέμπει στην πραγματικότητα παρά 80 mg/km οξειδίων του αζώτου, δηλαδή ότι συμμορφώνεται οριακά με το πρότυπο, είτε, αντιθέτως, εάν το σφάλμα της συσκευής είναι αντίστροφο, ότι το όχημα εκπέμπει στην πραγματικότητα 160 mg/km, δηλαδή δύο φορές περισσότερο από ό,τι το εν λόγω πρότυπο επιτρέπει. Ωστόσο, σε αντίθεση με όσα επισήμανε κατ' ουσίαν η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου, τίποτα δεν εγγυάται ότι η εργαστηριακή δοκιμή θα «ανακαλύψει» το όχημα το οποίο, αν και ρυπαίνει υπερβολικά, έχει περάσει το στάδιο της δοκιμής RDE με επιτυχία χάρη στο περιθώριο τεχνικής αβεβαιότητας. Τίποτα δεν εγγυάται, για παράδειγμα, ότι ένα επιβατηγό πετρελαιοκίνητο όχημα το οποίο «μετρήθηκε» στα 100 mg/km κατά τη δοκιμή RDE και εξέπεμψε πράγματι κατά τη δοκιμή αυτή ποσότητα οξειδίων του αζώτου που αντιστοιχεί ή και υπερβαίνει την τιμή αυτή, θα εκπέμψει πάνω από 80 mg/km οξειδίων του αζώτου στην εργαστηριακή δοκιμή. Εξάλλου, αν οι εργαστηριακές δοκιμές ήταν τόσο αξιόπιστες, οι δοκιμές RDE δεν θα ήταν απαραίτητες. Κατά μείζονα λόγο, τα προβλήματα που επισημάνθηκαν ανωτέρω ισχύουν και στην περίπτωση που χρησιμοποιείται συντελεστής συμμόρφωσης CF pollutant ύψους 2,1.
- 137 Συνεπώς, το μέγεθος της αβεβαιότητας που προκύπτει από την τιμή των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant οι οποίοι ορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό δεν δικαιολογεί εν πάση περιπτώσει, σε αντίθεση με ό,τι υποστηρίζει η Επιτροπή, να εφαρμοστούν στις δοκιμές RDE τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα I του

κανονισμού 715/2007, δεδομένων των πολύ σημαντικών αποκλίσεων που μπορούν να υπάρξουν μεταξύ των ορίων αυτών και της μάζας οξειδίων του αζώτου που πράγματι εκλύονται κατά τη διάρκεια των δοκιμών αυτών, ακόμη και όταν δεν υπάρχει υπέρβαση των τιμών NTE των εκπομπών αυτών σύμφωνα με τις μετρήσεις που πραγματοποιούνται με τις συσκευές PEMS. Το μέγεθος της αβεβαιότητας οδηγεί συνεπώς στην *de facto* τροποποίηση των ορίων αυτών για τις εν λόγω δοκιμές, μολονότι πρόκειται για όρια τα οποία, κατά τις διατάξεις του κανονισμού 715/2007, πρέπει να τηρούνται σε συνθήκες πραγματικής οδήγησης και, συνεπώς, κατά τις επίσημες δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης οι οποίες προηγούνται της έγκρισης τύπου, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 122 ανωτέρω. Επομένως, η Επιτροπή υπερέβη και για τους λόγους αυτούς τα όρια της αρμοδιότητάς της στον συγκεκριμένο τομέα, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 132 ανωτέρω.

138 Επίσης ως εκ περισσού, σε μεγαλύτερο μάλιστα βαθμό, σημειώνεται, όσον αφορά τις εξηγήσεις που παρέσχε η Επιτροπή για να δικαιολογήσει ειδικά τον προσωρινό συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant της τάξης του 2,1, επικαλούμενη ένα περιθώριο στατιστικής αβεβαιότητας της τάξης του 0,6 το οποίο προστίθεται στο περιθώριο τεχνικής αβεβαιότητας της τάξης του 0,5 που ορίστηκε για τον κανονικό, λεγόμενο και «τελικό», συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant, ότι οι εξηγήσεις αυτές δεν είναι ικανοποιητικές σε σχέση με τον σκοπό που η Επιτροπή δηλώνει ότι επιδιώκει, δηλαδή να διασφαλίσει ότι στις δοκιμές RDE τηρούνται τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro 6 όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου που ορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007.

139 Συναφώς, κατά την Επιτροπή, το προσωρινό περιθώριο στατιστικής αβεβαιότητας της τάξης του 60 % συνδέεται με τις διαφορετικές διαδρομές που μπορούν να πραγματοποιηθούν από τους οδηγούς των δοκιμών. Ασφαλώς, χωρίς συγκεκριμένες οδηγίες, οι διάφοροι οδηγοί στους οποίους παραδίδεται το ίδιο όχημα για να οδηγηθεί στον δρόμο για μια ορισμένη χρονική διάρκεια θα επέστρεφαν με πολύ διαφορετικά αποτελέσματα, ανάλογα με τον τρόπο οδήγησής τους, τους δρόμους που ακολούθησαν και τις συνθήκες της κυκλοφορίας. Ωστόσο, κατά γενικό κανόνα, τυχόν μεροληπτικές επιλογές ή στατιστικές αβεβαιότητες (κίνδυνος μη αντιπροσωπευτικότητας των αποτελεσμάτων σε σχέση με το σύνολο των δεδομένων που υφίστανται στην πραγματικότητα) διορθώνονται μέσω παρεμβάσεων που αφορούν την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος ή του τρόπου μέτρησης (εν προκειμένω, την αντιπροσωπευτικότητα της δοκιμής) ή τον αριθμό των μετρήσεων που πραγματοποιούνται (εν προκειμένω, τον αριθμό των δοκιμών), και όχι ορίζοντας ότι τα αποτελέσματα μπορούν να εμπεριέχουν ένα περιθώριο λάθους της τάξης του 60 %. Εν προκειμένω, εάν επιβληθεί μια διαδρομή επαρκώς αντιπροσωπευτική της μέσης πραγματικής χρήσης ενός οχήματος (τύποι χρήσης: εκτός πόλης, στην πόλη, στον αυτοκινητόδρομο, καθώς και συνθήκες κυκλοφορίας), καθώς και ένας «μέσος» τρόπος οδήγησης, τότε μπορούν να αποφευχθούν σημαντικά σφάλματα σε σχέση με μια τέτοια χρήση. Εξάλλου, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η ίδια η Επιτροπή ανέφερε σειρά στοιχείων του παραρτήματος III Α του κανονισμού 692/2008, όπου ορίζονται οι συνθήκες διεξαγωγής των δοκιμών RDE, τα οποία συνηγορούν υπέρ αυτής της άποψης: οι τρεις τύποι διαδρομής –εκτός πόλης, πόλη, αυτοκινητόδρομος– πρέπει να είναι αντίστοιχης περίπου διάρκειας, οι δοκιμές πρέπει να διενεργούνται κατά την διάρκεια εργασιμων ημερών και σε υψόμετρο κάτω των 700 μέτρων, ενώ προβλέπονται και περιορισμοί όσον αφορά την ταχύτητα. Υπό τις συνθήκες αυτές, η τυχαία διακύμανση, από μιάμιση έως δύο ώρες, του συνολικού χρόνου της διαδρομής, με σκοπό να αποτραπεί η επέμβαση ή η παύση της λειτουργίας σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή ενός συστήματος αναστολής, θα πρέπει να οδηγεί σε αποτελέσματα τα οποία δεν διαφέρουν αισθητά ανάλογα με την διάρκεια των δοκιμών.

140 Εξάλλου, αν και είναι δυνατό, όπως επισήμανε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, μια διαδρομή που πραγματοποιείται στην Εσθονία το καλοκαίρι κατά τη διάρκεια του απογεύματος να δώσει «καλύτερα» αποτελέσματα σε σχέση με μια διαδρομή που πραγματοποιείται στο Λουξεμβούργο το χειμώνα κατά τις πρωινές ώρες, εντούτοις, αφενός, το περιεχόμενο του παραρτήματος III Α εγγυάται ότι τα χαρακτηριστικά των δύο διαδρομών δεν παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές (δοκιμή υπό ακραίες συνθήκες –πολύ χαμηλές θερμοκρασίες, πολλά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης– θα πρέπει να αποκλείεται) και, αφετέρου, ο κανονισμός 715/2007, ο οποίος καθορίζει τις οριακές τιμές εκπομπών οξειδίων του αζώτου για το πρότυπο Euro

6, δεν προβλέπει ότι οι τιμές αυτές είναι υψηλότερες για το Λουξεμβούργο σε σχέση με την Εσθονία. Οι τιμές αυτές πρέπει να τηρούνται, ως ανώτατα όρια, σε ολόκληρη την Ένωση. Οι δοκιμές RDE έχουν ακριβώς ως σκοπό να διασφαλίσουν ότι αυτό ισχύει υπό συνθήκες οι οποίες, χωρίς να είναι ακραίες, είναι αντιπροσωπευτικές την πραγματικής χρήσης του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης και της χρήσης στο Λουξεμβούργο.

141 Επιπλέον, όπως επιβεβαίωσε και η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση απαντώντας σε γραπτή ερώτηση του Γενικού Δικαστηρίου, ένας τύπος οχήματος δεν πρέπει να υποβάλλεται σε σειρά δοκιμών των οποίων τα αποτελέσματα θα λαμβάνονται συλλήβδην υπόψη με την ελπίδα ότι θα είναι στατιστικά αντιπροσωπευτικά. Μπορεί βεβαίως να πραγματοποιηθεί μια δεύτερη δοκιμή εάν στη διάρκεια της πρώτης προκύψει μια ιδιαίτερη περίπτωση, ενώ μπορεί να πραγματοποιηθεί και μια δοκιμή RDE για την έγκριση τύπου, όπως και πρόσθετες δοκιμές, αργότερα, με σκοπό να επαληθευτεί αν εξακολουθούν να τηρούνται, στη διάρκεια της ζωής του οχήματος, τα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου (αυτές οι «δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει» δεν πραγματοποιούνται ακόμη). Επίσης, καθώς είναι αρκετά περίπλοκες και δαπανηρές, οι δοκιμές RDE πραγματοποιούνται ανά «ομάδες δοκιμών» οι οποίες μπορούν να περιλαμβάνουν περισσότερους παρόμοιους τύπους οχημάτων που οι κατασκευαστές έχουν εντάξει στην ίδια «ομάδα» και από τους οποίους ορισμένοι μόνο επιλεγμένοι τύποι υποβάλλονται πράγματι σε δοκιμές, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 692/2008, σε συνδυασμό με το παράρτημα III Α, προσάρτημα 7 του ίδιου κανονισμού. Υπό τις συνθήκες αυτές, συγκεκριμένα, υποβάλλονται συγχρόνως σε δοκιμές RDE το πολύ ορισμένα μόνο οχήματα μιας ίδιας «ομάδας», χωρίς να πραγματοποιείται μια πλήρης σειρά δοκιμών για το ίδιο όχημα, για τον ίδιο τύπο οχήματος ή και ακόμη και για την ίδια «ομάδα» τύπων οχημάτων, από την οποία θα μπορούσε να συναχθεί, κατά κάποιον τρόπο, ένας στατιστικός «μέσος όρος». Κάθε όχημα που υποβάλλεται σε δοκιμή, ως μοναδικός εκπρόσωπος ενός διαφορετικού τύπου που ανήκει στην «ομάδα», πρέπει να αντεπεξέρχεται με επιτυχία στη δοκιμή RDE προκειμένου να θεωρείται ότι πραγματοποίησε με επιτυχία τις δοκιμές RDE το σύνολο της «ομάδας» στην οποία ανήκει αυτός ο τύπος οχήματος, όπως προκύπτει από τα σημεία 4.1.1 και 4.1.2 του προαναφερθέντος προσαρτήματος 7. Αυτό επιβεβαιώνει άλλωστε το γεγονός ότι τα καθοριζόμενα για το πρότυπο Euro όρια εκπομπών ρύπων δεν αποτελούν τιμές των οποίων η τήρηση κρίνεται βάσει μιας συνολικής προσέγγισης, αλλά όρια τα οποία πρέπει να τηρούνται για κάθε όχημα.

142 Όλα τα ανωτέρω οδηγούν το Γενικό Δικαστήριο στο να αμφιβάλλει για το βάσιμο της επίκλησης, από την Επιτροπή, πιθανών στατιστικών σφαλμάτων. Τα στοιχεία που προβάλλει η Επιτροπή φαίνεται να θέτουν υπό αμφισβήτηση την καταλληλότητα των δοκιμών RDE να αποτυπώνουν την πραγματικότητα της οδήγησης στο δρόμο. Ωστόσο, χωρίς να καταστεί τεχνικός εμπειρογνώμονας, το Γενικό Δικαστήριο παρατηρεί ότι οι δοκιμές RDE έχουν εδώ και καιρό «ωριμάσει», δεδομένου ότι η Επιτροπή επισημαίνει, στα δικόγραφά της, ότι οι εργασίες στον τομέα αυτό ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 2011, ότι από την ίδια χρονιά πραγματοποιούνται εύρυθμα δοκιμές της ίδιας φύσεως για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, καθώς και ότι οι εν λόγω δοκιμές πραγματοποιήθηκαν για «σκοπούς παρακολούθησης» για τα οχήματα που αφορά ο κανονισμός 715/2007 για μια σύντομη μόνο περίοδο, από την 20ή Απριλίου 2016, ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού 2016/427, και, για ορισμένα οχήματα, μέχρι την 1η Σεπτεμβρίου 2017, ημερομηνία έναρξεως ισχύος των τιμών NTE για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου στο πλαίσιο των εγκρίσεων τύπου. Υπό τις συνθήκες αυτές, προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν είχε τον χρόνο να εξειδικεύσει και να τυποποιήσει επαρκώς τις δοκιμές RDE ώστε αυτές να είναι αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών οδήγησης στον δρόμο και να μην υφίσταται συναφώς μια αβεβαιότητα της τάξης του 60 % όσον αφορά τα αποτελέσματά τους. Το μεγαλύτερο εξάλλου μέρος του κανονισμού 2016/427, ο οποίος εισήγαγε το παράρτημα III Α του κανονισμού 692/2008, και ιδίως τα σημεία 4 επ. και τα ένδεκα προσαρτήματά του, τα οποία αντιπροσωπεύουν 120 περίπου σελίδες της κωδικοποιημένης έκδοσης που έχει αναρτηθεί στη βάση δεδομένων EUR-Lex, αποτελεί μια πολύ αναλυτική περιγραφή του σε τι συνίσταται μια δοκιμή RDE και του πώς αυτή πρέπει να πραγματοποιείται. Κατά τα λοιπά, ακόμη και αν υφίστανται κάποιες αποκλίσεις μεταξύ των αποτελεσμάτων στο τέλος των δοκιμών RDE διαφόρων οχημάτων που ανήκουν στην ίδια «ομάδα» ή ακόμη και αν υπάρχουν τέτοιες αποκλίσεις ανάμεσα σε δύο δοκιμές του ίδιου οχήματος, αυτό συνιστά εγγενές χαρακτηριστικό των δοκιμών του τύπου αυτού.

- 143 Καθώς το περιθώριο αβεβαιότητας της τάξης του 60 % που συνδέεται με τον προσωρινό συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant 2,1 δεν δικαιολογείται από τα στατιστικά προβλήματα που επικαλείται η Επιτροπή, προκύπτει ότι αυτή, εν πάση περιπτώσει, δεν απέδειξε ότι ο εν λόγω προσωρινός συντελεστής καθιστά δυνατό να εξακριβωθεί η τήρηση κατά τις δοκιμές RDE των ορίων οξειδίων του αζώτου που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007.
- 144 Επομένως, για τους λόγους που εκτίθενται στις σκέψεις 138 έως 143 ανωτέρω, πρέπει να επιβεβαιωθεί, έστω και ως εκ περισσού, ότι η θέσπιση του προσωρινού συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant της τάξεως του 2,1 συνεπάγεται εκ των πραγμάτων τροποποίηση των εν λόγω ορίων για τις δοκιμές RDE, μολονότι πρόκειται για όρια τα οποία, βάσει των διατάξεων του κανονισμού 715/2007, πρέπει να τηρούνται υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης και, συνεπώς, κατά τις επίσημες δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης που πραγματοποιούνται πριν από την έγκριση, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 122 ανωτέρω. Συνεπώς, για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή επίσης υπερέβη τα όρια της αρμοδιότητάς της ως προς το ζήτημα αυτό, όπως εκτίθεται στη σκέψη 132 ανωτέρω.
- 145 Αντιθέτως, οι λόγοι ακυρώσεως που αντλούνται από την αναρμοδιότητα της Επιτροπής δεν είναι τεκμηριωμένοι όσον αφορά τις υπόλοιπες πτυχές του προσβαλλόμενου κανονισμού οι οποίες εξάλλου δεν αμφισβητούνται, γενικότερα, από τους προσφεύγοντες. Μπορούν συνεπώς να γίνουν δεκτοί όσον αφορά τις υπόλοιπες πτυχές του κανονισμού μόνον εφόσον οι πτυχές αυτές δεν μπορούν να διαχωριστούν από τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant που καθορίζει ο προσβαλλόμενος κανονισμός. Το ζήτημα αυτό θα εξεταστεί στη συνέχεια στο πλαίσιο της έκτασης της ακύρωσης που πρέπει να διαταχθεί.
- *Επί των λοιπών λόγων ακυρώσεως που προβάλλουν οι προσφεύγοντες*
- 146 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 85 ανωτέρω, οι προσφεύγοντες προέβαλαν επίσης λόγους ακυρώσεως που αντλούνται από παράβαση, επί της ουσίας, διαφόρων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, ενώ υποστήριξαν επίσης ότι η Επιτροπή ενήργησε κατά κατάχρηση εξουσίας.
- 147 Όλοι αυτοί οι λόγοι, όπως και εκείνοι που αντλούνται από την αναρμοδιότητα της Επιτροπής, αφορούν αποκλειστικά τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant που καθορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό, καθώς και τις τιμές NTE οξειδίων του αζώτου που προκύπτουν από τους συντελεστές αυτούς. Όσον αφορά συνεπώς τις λοιπές πτυχές του προσβαλλόμενου κανονισμού, η νομική τους βασιμότητα εξαρτάται από τη δυνατότητα διαχωρισμού των διαφόρων διατάξεων.
- 148 Όσον αφορά την αμφισβήτηση των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant που καθορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό και τις τιμές NTE οξειδίων του αζώτου που προκύπτουν από τους συντελεστές αυτούς, επισημαίνεται ότι η διαπιστωθείσα αναρμοδιότητα της Επιτροπής να θεσπίσει τους εν λόγω συντελεστές, δεδομένων των ορίων των εκτελεστικών εξουσιών που της παρέχει ο κανονισμός 715/2007, συνεπάγεται αναγκαστικά ότι η Επιτροπή ενήργησε κατά παράβαση του κανονισμού αυτού.
- 149 Συναφώς, και οι τρεις προσφεύγοντες προβάλλουν παράβαση του παραρτήματος I του κανονισμού 715/2007. Στο παράρτημα αυτό παραπέμπει το άρθρο 4, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο ορίζει ότι η συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα αυτό είναι υποχρεωτική. Υποστηρίζουν ότι, καθορίζοντας με τον προσβαλλόμενο κανονισμό συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant οι οποίοι συνεπάγονται τιμές NTE εκπομπών οξειδίων του αζώτου για τις δοκιμές RDE που είναι υψηλότερες από τα όρια των εκπομπών αυτών που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6 στο εν λόγω παράρτημα, η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 4, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού. Η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στις σκέψεις 122 έως 144 ανωτέρω, στο πλαίσιο της εξέτασης των λόγων που αντλούνται από αναρμοδιότητα της Επιτροπής, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή πράγματι τροποποίησε τα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου για τις δοκιμές RDE, μολονότι τα όρια αυτά πρέπει να εφαρμόζονται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και, ιδίως, στο

πλαίσιο των εν λόγω δοκιμών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενήργησε αναγκαστικά κατά παράβαση των ορίων οξειδίων του αζώτου που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007 και, κατά συνέπεια, των διατάξεων του άρθρου 4, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού ο οποίος ορίζει ότι η τήρηση των ορίων αυτών είναι υποχρεωτική.

- 150 Ασφαλώς, η Επιτροπή προέβαλε επίσης, με τις ενστάσεις της επί της ουσίας, το επιχείρημα ότι δεν επήλθε καμία νομική μεταβολή των ορίων εκπομπών οξειδίων του αζώτου που έχουν καθοριστεί για το πρότυπο Euro 6 στο παράρτημα I του κανονισμού 715/2007, καθώς οι προσφεύγοντες κάνουν λόγο μόνο για αλλαγές που ισχύουν «κατά περίπτωση» ή «στην πράξη». Πράγματι, τα όρια αυτά δεν έχουν τροποποιηθεί από νομικής απόψεως στο ως άνω παράρτημα, αλλά για αυτόν ακριβώς τον λόγο είναι παράνομη η μη τήρησή τους κατά τις δοκιμές RDE η οποία οδηγεί κατά περίπτωση ή στην πράξη στο να εφαρμόζονται αντί αυτών τιμές NTE οξειδίων του αζώτου που είναι υψηλότερες και προκύπτουν από τους συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant οι οποίοι ορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό.
- 151 Μπορεί συνεπώς να γίνει επίσης δεκτή η παράβαση του κανονισμού 715/2007.
- 152 Κατά τα λοιπά, δεδομένου του συμπεράσματος στο οποίο καταλήγει το Γενικό Δικαστήριο στις σκέψεις 132, 137, 144 και 151 ανωτέρω, παρέλκει η εξέταση των άλλων λόγων και επιχειρημάτων που έχουν προβληθεί.

– *Επί της εκτάσεως της ακυρώσεως*

- 153 Η Επιτροπή προβάλλει το γεγονός ότι οι προσφεύγοντες προέβαλαν επιχειρήματα μόνο κατά του σημείου 2 του παραρτήματος II του προσβαλλόμενου κανονισμού το οποίο καθορίζει την τιμή των τελικών και προσωρινών συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου. Το παράρτημα αυτό τροποποιεί το παράρτημα III A του κανονισμού 692/2008 το οποίο καθορίζει τους όρους των δοκιμών RDE. Συνεπώς, κατά την Επιτροπή, οι προσφυγές ακυρώσεως θα πρέπει να κριθούν απαράδεκτες βάσει του άρθρου 76, στοιχείο δ', του Κανονισμού Διαδικασίας, το οποίο καθιστά υποχρεωτική την προβολή επιχειρημάτων προς στήριξη των λόγων ακυρώσεως, εφόσον οι προσφυγές στρέφονται κατά των λοιπών διατάξεων του προσβαλλόμενου κανονισμού οι οποίες μπορούν να διαχωριστούν από εκείνες που τίθενται υπό αμφισβήτηση. Ο Ville de Paris και ο Ayuntamiento de Madrid απαντούν σχετικά ότι η ακύρωση του σημείου 2 του παραρτήματος II του προσβαλλόμενου κανονισμού στερεί από τον κανονισμό αυτόν, στο σύνολό του, κάθε νομική βάση ή λόγο ύπαρξης, γεγονός το οποίο δικαιολογεί τη συνολική ακύρωσή του.
- 154 Θα πρέπει εν προκειμένω να κριθεί ευθέως το ζήτημα της δυνατότητας διαχωρισμού των διαφόρων διατάξεων του προσβαλλόμενου κανονισμού, δηλαδή να εξεταστεί εάν το παράνομο των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου που καθορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό θα πρέπει να επιφέρει αυτόματα την ακύρωση και άλλων διατάξεων του ίδιου κανονισμού οι οποίες δεν μπορούν να διαχωριστούν από αυτόν (πρβλ. απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2008, Επιτροπή κατά Département du Loiret, C-295/07 P, EU:C:2008:707, σκέψεις 104 και 105). Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι λοιπές διατάξεις του προσβαλλόμενου διαγωνισμού μπορούν να διαχωριστούν από εκείνες που καθορίζουν τους εν λόγω συντελεστές.
- 155 Η διάταξη που καθορίζει τους επίμαχους συντελεστές, η οποία πρέπει να ακυρωθεί, περιλαμβάνεται, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, στο σημείο 2 του παραρτήματος II του προσβαλλόμενου κανονισμού, το οποίο τροποποιεί το παράρτημα III A του κανονισμού 692/2008 εισάγοντας μεταξύ άλλων, μετά το σημείο 2.1, τα νέα σημεία 2.1.1 και 2.1.2, στα οποία η τιμή του τελικού συντελεστή συμμόρφωσης και του προσωρινού συντελεστή συμμόρφωσης για τη μάζα οξειδίων του αζώτου ορίζονται, αντιστοίχως, σε «1 + περιθώριο με περιθώριο = 0,5» και σε «2,1», και στα οποία ορίζεται η περίοδος κατά την οποία μπορεί να γίνει χρήση του προσωρινού συντελεστή συμμόρφωσης. Ωστόσο, το σημείο 2 του παραρτήματος II του προσβαλλόμενου κανονισμού εισήγαγε επίσης ένα νέο σημείο 2.1.3., σχετικά με

μια «συνάρτηση μεταφοράς», η οποία συνυπολογίζεται για τον καθορισμό της τιμής NTE και η οποία καθορίζεται προς το παρόν σε 1 και δεν επηρεάζει συνεπώς τον εν λόγω υπολογισμό, και την οποία δεν αμφισβήτησαν οι προσφεύγοντες. Το σημείο 2.1.3. του παραρτήματος III A του κανονισμού 692/2008 μπορεί συνεπώς να διαχωριστεί από τα σημεία 2.1.1. και 2.1.2. αυτού και ειδικά από την τιμή των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου που καθορίζεται στα σημεία αυτά και, κατά συνέπεια, δεν συντρέχει λόγος να ακυρωθεί, καθόσον εισάγει την εν λόγω διάταξη, το σημείο 2 του παραρτήματος II του προσβαλλόμενου κανονισμού.

156 Εξάλλου, το άρθρο 1, σημεία 2 και 3, του προσβαλλόμενου κανονισμού, το οποίο τροποποιεί το άρθρο 3, παράγραφος 10, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού 692/2008, συνδέεται αναμφισβήτητα με τον καθορισμό των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου. Όπως έχει τροποποιηθεί, η διάταξη αυτή ορίζει ότι «[ο]ι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται για περίοδο τριών ετών μετά τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 και για περίοδο τεσσάρων ετών μετά τις ημερομηνίες που προσδιορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 [του κανονισμού 715/2007] [δηλαδή, για παράδειγμα, μέχρι την 31η Αυγούστου 2017 για την έγκριση τύπου επιβατηγών οχημάτων και μέχρι την 31η Αυγούστου 2019 για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε οχήματος]: α) [δ]εν εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του σημείου 2.1 του παραρτήματος III A [πρόκειται για τις απαιτήσεις εκείνες που καθορίζουν τον τρόπο υπολογισμού της τιμής NTE και ορίζουν ότι αυτή πρέπει να τηρείται σε κάθε δοκιμή RDE]». Η διάταξη αυτή ορίζει a contrario το χρονικό σημείο από το οποίο οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant, και ειδικά εκείνοι κατά των οποίων βάλλουν οι προσφεύγοντες, εφαρμόζονται στις δοκιμές RDE, δηλαδή το χρονικό σημείο από το οποίο οι δοκιμές αυτές δεν θα διεξάγονται μόνο για σκοπούς παρακολούθησης. Ωστόσο, η εν λόγω διάταξη μπορεί να αφορά και άλλους ρύπους, πέρα από τα οξείδια του αζώτου, για τους οποίους οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant θα καθοριστούν μεταγενέστερα από εκείνους των εν λόγω οξειδίων, όπως συνέβη για τα λεπτά σωματίδια. Επιπλέον, δεν είναι απαραίτητη η ακύρωση της εν λόγω διάταξης προκειμένου να μην εφαρμόζονται πλέον οι επίμαχοι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου. Είναι επαρκής προς τούτο η απουσία σχετικής τιμής στους πίνακες των τελικών και προσωρινών συντελεστών CF pollutant που περιλαμβάνονται στα σημεία 2.1.1. και 2.1.2. του παραρτήματος III A του κανονισμού 692/2008. Το άρθρο 1, σημεία 2 και 3, του προσβαλλόμενου κανονισμού, το οποίο τροποποιεί το άρθρο 3, παράγραφος 10, τρίτο εδάφιο, του κανονισμού 692/2008, μπορεί συνεπώς να διαχωριστεί από την τιμή των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου που ορίζονται στα σημεία 2.1.1. και 2.1.2. του παραρτήματος III A του τελευταίου αυτού κανονισμού και, επομένως, δεν συντρέχει λόγος ακύρωσής του.

157 Οι λοιπές διατάξεις του προσβαλλόμενου κανονισμού, που αποσκοπούν κυρίως να συμπληρώσουν ή να τροποποιήσουν το παράρτημα III A του κανονισμού 692/2008 ώστε να εξειδικευτούν οι συνθήκες διεξαγωγής των δοκιμών RDE, διατηρούν τον λόγο ύπαρξής τους, σε αντίθεση με ό,τι υποστηρίζουν ο Ville de Paris και ο Ayuntamiento de Madrid, ακόμη και αν ακυρωθούν οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξείδια του αζώτου που καθορίζει ο προσβαλλόμενος κανονισμός. Ειδικότερα, η όλη διαδικασία που προβλέπεται για τις δοκιμές αυτές, η οποία δεν έχει αμφισβητηθεί, μπορεί να διατηρηθεί ανεξαρτήτως των συντελεστών συμμόρφωσης CF pollutant που καθορίζονται για τους διάφορους ρύπων. Επιπλέον, ακόμη και αν ακυρωθούν, από σήμερα, οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant που καθορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό για τα οξείδια του αζώτου, οι συντελεστές συμμόρφωσης CF pollutant για τον αριθμό σωματιδίων που καθορίζονται μετά την έκδοση του κανονισμού 2017/1154 οφείλουν να εφαρμόζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται για τις δοκιμές RDE.

158 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι πρέπει να ακυρωθεί μόνο το σημείο 2 του παραρτήματος II του προσβαλλόμενου κανονισμού, στον βαθμό που καθορίζει, στα σημεία 2.1.1. και 2.1.2. του παραρτήματος III A του κανονισμού 692/2008, την τελική τιμή του συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant και την προσωρινή τιμή του συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant για την μάζα οξειδίων του αζώτου. Από τα ανωτέρω προκύπτει επίσης ότι, σύμφωνα με όσα σημειώθηκαν στις σκέψεις 145 και 147 ανωτέρω, οι υπόλοιποι λόγοι ακύρωσεως πρέπει να απορριφθούν σε κάποιον βαθμό που

αφορούν τις υπόλοιπες διατάξεις του προσβαλλόμενου κανονισμού και, κατά συνέπεια, παρέλκει η εξέταση του ζητήματος του παραδεκτού που προβάλλει σχετικά η Επιτροπή (πρβλ. απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2002, Συμβούλιο κατά Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, σκέψη 52).

- 159 Αφού η Επιτροπή τόνισε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι ο κανονισμός 692/2008, όπως είχε τροποποιηθεί κυρίως με τον προσβαλλόμενο κανονισμό, αντικαταστάθηκε με τον κανονισμό 1151/2017, το Γενικό Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, το θεσμικό όργανο που εξέδωσε την ακυρωθείσα πράξη προκειμένου να συμμορφωθεί με μια ακυρωτική απόφαση και να την εκτελέσει πλήρως, πρέπει να εξαλείψει τις μεταγενέστερες πράξεις που έχει εκδώσει και στις οποίες επαναλαμβάνεται η επίμαχη διάταξη, καθώς και να αποκλείσει αυτή από τις πράξεις που θα εκδώσει, λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο το διατακτικό της απόφασης, αλλά και το σκεπτικό που οδήγησε στο διατακτικό αυτό και που συνιστά το αναγκαίο του στήριγμα (πρβλ. απόφαση της 26ης Απριλίου 1988, Αστερίς κ.λπ. κατά Επιτροπής 97/86, 99/86, 193/86 και 215/86, EU:C:1988:199, σκέψεις 26 έως 31).

– *Επί των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακυρώσεως*

- 160 Το άρθρο 264, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ προβλέπει ότι ο δικαστής της Ένωσης μπορεί να προσδιορίσει, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας πράξεως που θεωρούνται οριστικά. Η διάταξη αυτή έχει ερμηνευθεί μεταξύ άλλων υπό την έννοια ότι καθιστά δυνατή, για λόγους ασφάλειας δικαίου, αλλά και προκειμένου να μην υπάρξει ασυνέχεια ή υποχώρηση στην εφαρμογή των πολιτικών που ακολουθεί ή υποστηρίζει η Ένωση, όπως στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας, τη διατήρηση για ένα εύλογο χρονικό διάστημα των αποτελεσμάτων πράξεως που έχει ακυρωθεί (πρβλ. αποφάσεις της 25ης Φεβρουαρίου 1999, Κοινοβούλιο κατά Επιτροπής, C-164/97 και C-165/97, EU:C:1999:99, σκέψεις 22 έως 24, και της 16ης Απριλίου 2015, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, C-317/13 και C-679/13, EU:C:2015:223, σκέψεις 72 έως 74).

- 161 Εν προκειμένω, ερωτηθέντες κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση σχετικά με έναν ενδεχόμενο καθορισμό των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακυρώσεως, ο Ville de Paris και ο Ville de Bruxelles δήλωσαν τη διαφωνία τους υποστηρίζοντας κατ' ουσίαν ότι, ακόμη και εάν δεν υπάρξει για κάποιο χρονικό διάστημα τιμή NTE για τα οξειδία του αζώτου η οποία θα πρέπει να τηρείται κατά τις δοκιμές RDE, δεδομένης της προοπτικής αυστηρότερων απαιτήσεων στο άμεσο μέλλον, οι κατασκευαστές οχημάτων δεν θα επωφεληθούν από το γεγονός αυτό προκειμένου να εξασφαλίσουν την ταξινόμηση οχημάτων που εκπέμπουν περισσότερα οξειδία του αζώτου απ' ό,τι σήμερα, καθώς η βιομηχανική παραγωγή τους δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε τέτοιες αιφνίδιες μεταβολές. Ο Ville de Bruxelles προσέθεσε ότι τον βρίσκει ιδιαίτερα αντίθετο ο περιορισμός των αποτελεσμάτων της ακυρώσεως για το μέλλον. Η Επιτροπή απάντησε ότι ο καθορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακυρώσεως θα είχε νόημα μόνο εφόσον το Γενικό Δικαστήριο κρίνει κατ' ουσίαν ότι οι αμφισβητούμενες διατάξεις θα έπρεπε να είχαν θεσπιστεί από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

- 162 Εντούτοις, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι η ακύρωση απλώς ex tunc των αμφισβητούμενων διατάξεων μπορεί να συνεπάγεται δύο ειδών προβλήματα. Πρώτον, όσον αφορά το «παρελθόν», δηλαδή το διάστημα μεταξύ του χρονικού σημείου από το οποίο οι δοκιμές RDE δεν διεξάγονται πλέον μόνο για «σκοπούς παρακολούθησης» (από την 1η Σεπτεμβρίου 2017, για παράδειγμα, όσον αφορά την έγκριση τύπου επιβατηγών οχημάτων και οχημάτων μεταφοράς προσώπων) και τη στιγμή από την οποία η παρούσα απόφαση θα παραγάγει αποτελέσματα λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 60, δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα υφίσταται μια νομική αβεβαιότητα όσον αφορά την εγκυρότητα των εγκρίσεων οχημάτων που χορηγήθηκαν ή εκείνων που απορρίφθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο. Πράγματι, η απουσία συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant για τα οξειδία του αζώτου μπορεί να ερμηνευθεί είτε υπό την έννοια ότι δεν επιβάλλεται καμία σχετική τιμή NTE για τις εν λόγω δοκιμές, είτε αντιθέτως υπό την έννοια ότι πρέπει να εφαρμοστούν αυτούσια τα όρια που καθορίζονται για το πρότυπο Euro 6. Για το μέλλον, δηλαδή για το διάστημα μεταξύ του χρονικού σημείου από το οποίο η παρούσα απόφαση θα παραγάγει αποτελέσματα και τη στιγμή που η Επιτροπή ή το Κοινοβούλιο θα έχουν συναγάγει, κατά

περίπτωση, τις συνέπειες αυτής, εξειδικεύοντας τον κανόνα που ισχύει για τις εν λόγω δοκιμές, θα υφίσταται η ίδια νομική αβεβαιότητα. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει, εάν επικρατήσει μεταξύ των αρχών που είναι επιφορτισμένες με την έγκριση των οχημάτων η ερμηνεία κατά την οποία δεν υφίστανται για την εν λόγω περίοδο όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις ίδιες δοκιμές, στο να λάβουν έγκριση οχήματα που υπερβαίνουν συναφώς ακόμα και τις τιμές NTE εκπομπών οξειδίων του αζώτου που καθορίζονται στον προσβαλλόμενο κανονισμό, καταλήγοντας έτσι σε μια υπαναχώρηση όσον αφορά τους επιδιωκόμενους στον τομέα αυτό σκοπούς της προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας.

- 163 Ο μη καθορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακυρώσεως θα μπορούσε συνεπώς να θίξει τόσο θεμιτά οικονομικά συμφέροντα του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ο οποίος έχει συμμορφωθεί με την ισχύουσα νομοθεσία, ενδεχομένως τα συμφέροντα των καταναλωτών εκείνων που απέκτησαν οχήματα τα οποία τηρούσαν την εν λόγω νομοθεσία, καθώς και τις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον και την υγεία. Πρέπει συνεπώς να γίνει δεκτό, αφενός, ότι τα αποτελέσματα της διάταξης που ακυρώνεται είναι οριστικά όσον αφορά το «παρελθόν», κατά την έννοια που διευκρινίζεται στη σκέψη 162 ανωτέρω, καθώς και ότι διατηρούνται σε ισχύ για το μέλλον για ένα χρονικό διάστημα εύλογης διάρκειας ώστε να μπορεί να τροποποιηθεί η σχετική νομοθεσία, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος των αποτελεσμάτων της παρούσας απόφασης, δηλαδή, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 60, δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τη λήξη της προθεσμίας άσκησης αναίρεσης εφόσον δεν ασκηθεί αναίρεση κατά της παρούσας απόφασης ή, σε αντίθετη περίπτωση, από την ημερομηνία απόρριψης της αναίρεσης.

Επί του αιτήματος αποζημιώσεως του Ville de Paris

- 164 Όπως σημειώθηκε στη σκέψη 30 ανωτέρω, ο Ville de Paris ζητεί να υποχρεωθεί η Επιτροπή να του καταβάλει συμβολικώς ένα ευρώ προς ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που υπέστη λόγω της έκδοσης του προσβαλλόμενου κανονισμού. Το αίτημα αυτό βασίζεται στο άρθρο 340, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, το οποίο προβλέπει ότι, «[σ]το πεδίο της εξωσυμβατικής ευθύνης, η Ένωση υποχρεούται, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του δικαίου που είναι κοινές στα δίκαια των κρατών μελών, να αποκαθιστά τη ζημία που προξενούν τα θεσμικά όργανα ή οι υπάλληλοί της κατά την άσκηση των καθηκόντων τους». Ο Ville de Paris επικαλείται συναφώς την έλλειψη νομιμότητας του εν λόγω κανονισμού, η οποία προκύπτει από κατάφωρη παραβίαση υπέρτερων νομικών κανόνων, την ύπαρξη πραγματικής και βέβαιης ηθικής βλάβης που οφείλεται στο κόστος των μέτρων που αναγκάστηκε να λάβει προκειμένου να αντισταθμίσει την αύξηση της ρύπανσης η οποία προκαλείται από τα οχήματα, στη μείωση της τουριστικής έλξης του Παρισιού και στη μειωμένη αποτελεσματικότητα των δράσεων του για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων όσον αφορά τους κινδύνους που προκύπτουν από τις εκπομπές ρύπων και, τέλος, την ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της συμπεριφοράς της Επιτροπής και της εν λόγω ηθικής βλάβης. Ο Ville de Paris περιορίζει ωστόσο το αίτημά του προς αποζημίωση στο συμβολικό ποσό του ενός ευρώ, το οποίο θα του επιτρέψει να αποκαταστήσει τη βλάβη που υπέστη ως προς την περιβαλλοντική του εικόνα και τη φήμη του.
- 165 Η Επιτροπή αμφισβητεί το παραδεκτό του αιτήματος προς αποζημίωση του Ville de Paris, ιδίως επειδή αυτός δεν τεκμηρίωσε επαρκώς ούτε την ύπαρξη της βλάβης που υποστηρίζει ότι υπέστη ούτε την ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ αυτής και της έκδοσης του προσβαλλόμενου κανονισμού.
- 166 Ωστόσο, ο δικαστής της Ένωσης έχει την εξουσία, εφόσον αυτό δικαιολογείται από την ορθή απονομή της δικαιοσύνης, υπό τις συνθήκες της συγκεκριμένης υπόθεσης που έχει αχθεί ενώπιόν του, να αποφασίσει την απόρριψη επί της ουσίας μιας προσφυγής χωρίς να αποφανθεί επί της ενστάσεως απαραδέκτου που προβάλλεται εναντίον της (πρβλ. απόφαση της 24ης Ιουνίου 2015, Fresh Del Monte Produce κατά Επιτροπής και Επιτροπή κατά Fresh Del Monte Produce, C-293/13 P και C-294/13 P, EU:C:2015:416, σκέψη 193 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 167 Εν προκειμένω, η βλάβη ως προς «την εικόνα και τη φήμη», για την αποκατάσταση της οποίας ο Ville de Paris ζητεί την καταβολή συμβολικής αποζημίωσης ενός ευρώ, ουδόλως έχει αποδειχθεί. Πράγματι, κανένα στοιχείο δεν τεκμηριώνει τη μείωση της τουριστικής έλξης ή τις δυσκολίες ως προς την ευαισθητοποίηση των κατοίκων για τους κινδύνους που προκύπτουν από τις εκπομπές ρύπων τις οποίες επικαλείται ο προσφεύγων και οι οποίες θα μπορούσαν να στοιχειοθετήσουν βλάβη ως προς την εικόνα ή τη φήμη. Αντίστοιχα, κανένα στοιχείο δεν τεκμηριώνει ότι τέτοιες καταστάσεις, ακόμη και αν αποδειχθούν αληθείς, οφείλονται στην έκδοση, από την Επιτροπή, του προσβαλλόμενου κανονισμού.
- 168 Επιπλέον, έχει κριθεί ότι η ακύρωση πράξης που προξένησε μη υλική ζημία από προσβολή της φήμης μπορεί να επαρκεί, αναλόγως των περιστάσεων, για την επανόρθωση της ζημίας αυτής (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2017, *Safa Nicu Sepahan κατά Συμβουλίου*, C-45/15 P, EU:C:2017:402, σκέψεις 47 έως 49, και της 7ης Οκτωβρίου 2015, *European Dynamics Luxembourg κ.λ.π. κατά ΓΕΕΑ*, T-299/11, EU:T:2015:757, σκέψη 155).
- 169 Συνεπώς, εν πάση περιπτώσει, η βλάβη ως προς την εικόνα και τη φήμη που επικαλείται ο Ville de Paris μπορεί κάλλιστα να αποκατασταθεί συμβολικά και πλήρως με την ακύρωση και μόνο της διάταξης του προσβαλλόμενου κανονισμού την οποία αυτός θέτει υπό αμφισβήτηση.
- 170 Ως εκ τούτου, το αίτημα αποζημίωσης του Ville de Paris πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 171 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων, κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του. Πάντως, αν τούτο δικαιολογείται από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως, το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι ένας διάδικος φέρει, πέραν των δικαστικών εξόδων του, και μέρος των εξόδων του αντιδίκου.
- 172 Εφόσον η Επιτροπή ηττήθηκε όσον αφορά πλείονα αιτήματά της, πρέπει να καταδικαστεί να φέρει, πέραν των δικών της εξόδων, και τα δικαστικά έξοδα των προσφευγόντων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει το σημείο 2 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6), στον βαθμό που που καθορίζει, στα σημεία 2.1.1 και 2.1.2 του παραρτήματος III Α του κανονισμού (ΕΚ) 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007, την τιμή του τελικού συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant και την τιμή του προσωρινού συντελεστή συμμόρφωσης CF pollutant για τη μάζα οξειδίων του αζώτου.
- 2) Απορρίπτει τις προσφυγές κατά τα λοιπά.
- 3) Τα αποτελέσματα της διάταξης του κανονισμού η οποία ακυρώνεται δυνάμει του σημείου 1 του παρόντος διατακτικού διατηρούνται μέχρι την έκδοση, εντός εύλογης προθεσμίας η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τους δώδεκα μήνες από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος των αποτελεσμάτων της παρούσας απόφασης, νέας ρύθμισης που θα αντικαθιστά τις εν λόγω διατάξεις

4) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει τα δικαστικά έξοδά της καθώς και το ήμισυ των δικαστικών εξόδων του Ville de Paris, του Ville de Bruxelles και του Ayuntamiento de Madrid.

Gervasoni

Madise

Da Silva Passos

Kowalik-Bańczyk

Mac Eochaidh

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 13 Δεκεμβρίου 2018.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

Ιστορικό των διαφορών	2
Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων	8
Σκεπτικό	10
Επί των προσφυγών ακυρώσεως	10
Επί του παραδεκτού των προσφυγών ακυρώσεως	10
Επί της ουσίας των προσφυγών ακυρώσεως	22
– Επί των λόγων που αντλούνται από έλλειψη αρμοδιότητας της Επιτροπής	22
– Επί των λοιπών λόγων ακυρώσεως που προβάλλουν οι προσφεύγοντες	35
– Επί της εκτάσεως της ακυρώσεως	36
– Επί των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ακυρώσεως	38
Επί του αιτήματος αποζημιώσεως του Ville de Paris	39
Επί των δικαστικών εξόδων	40