



Prese un informācija

Eiropas Savienības Tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 02/22
Luksemburgā, 2022. gada 13. janvārī

Spridums apvienotajās lietās C-177/19 P Vācija – *Ville de Paris* u.c./Komisija,
C-178/19 P Ungārija – *Ville de Paris* u.c./Komisija un C-179/19 P
Komisija/*Ville de Paris* u.c.

Tiesa atceļ Vispārējās tiesas spriedumu, ar ko ir daļēji atcelta Komisijas regula, ar kuru nosaka emisiju vērtības, testējot jaunu pasažieru vieglo transportlīdzekļu emisijas reālos braukšanas apstākļos

Tā kā šī regula Parīzes, Briseles un Madrides pilsētas neskar tieši, to prasības par tās atcelšanu ir jānoraida kā nepieņemamas

Pieņemot Direktīvu 2007/46¹, Savienības likumdevējs izveidoja saskaņotu sistēmu mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanai, lai atvieglotu to reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā Savienībā. *Dieselgate* skandāla kontekstā Eiropas Komisija ieviesa testēšanas procedūru emisijām reālos braukšanas apstākļos (turpmāk tekstā – “RDE”)² attiecībā uz vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem, kas ir apstiprināti saskaņā ar piemērojamo tiesisko regulējumu³, lai labāk atspoguļotu uz ceļa izmērītas emisijas. Pēc tam RDE testu prasības tika papildinātas ar Komisijas Regulu 2016/646⁴, ar ko nosaka slāpekļa oksīdu emisiju vērtības, kuras nedrīkst pārsniegt šo testu laikā (turpmāk tekstā – “apstrīdētā regula”).

Ville de Paris, ville de Bruxelles un *ayuntamiento de Madrid* (turpmāk tekstā – “prasītājas pilsētas”) katra iesniedza atsevišķu prasību atcelt apstrīdēto regulu, ciktāl ar to tām ir liegts vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem noteikt lietošanas ierobežojumus, ņemot vērā to piesārņojošās emisijas. Komisija par iepriekš minētajām prasībām izvirzīja iebildes par nepieņemamību, kas attiecas uz to, ka prasītājas pilsētas apstrīdētā regula neskar tieši LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē.

Vispārējā tiesa šīs prasības tomēr daļēji apmierināja, jo uzskatīja, ka prasītājas pilsētas apstrīdētā regula skar tieši⁵. Interpretējot Direktīvu 2007/46⁶, kontekstā, kādā iekļaujas apstrīdētā regula, Vispārējā tiesa konkrētāk uzskatīja, ka pēdējā minētā ir jākvalificē kā reglamentējošs akts, kas neparedz īstenošanas pasākumus un kas tieši ietekmē šo pilsētu likumdošanas pilnvaru īstenošanu transportlīdzekļu satiksmes tiesiskā regulējuma jomā.

Izskatot apelācijas sūdzības, ko iesniegusi Vācijas Federatīvā Republika (lieta C-177/19 P), Ungārija (lieta C-178/19 P) un Komisija (lieta C-179/19 P), Tiesa atceļ Vispārējās tiesas spriedumu, šajā kontekstā precizējot “tieši skartas personas” jēdzienu kā atcelšanas prasības, kuru kādas dalībvalsts reģionālā vienība ir iesniegusi par Eiropas Savienības aktu, pieņemamības nosacījumu.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV 2007, L 263, 1. lpp.).

² Komisijas Regula (ES) 2016/427 (2016. gada 10. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV 2016, L 82, 1. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV 2007, L 171, 1. lpp.).

⁴ Komisijas Regula (ES) 2016/646 (2016. gada 20. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”) (OV 2016, L 109, 2016, 1. lpp.).

⁵ Spridums, 2018. gada 13. decembris, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles* un *Ayuntamiento de Madrid*/Komisija, [T-339/16, T-352/16 un T-391/16](#) (skat. arī [CP Nr. 198/18](#)).

⁶ Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkts.

Tiesas vērtējums

Vispirms Tiesa atgādina, ka reģionālā vai vietējā vienība, kam ir juridiskas personas statuss, tāpat kā ikviena fiziska vai juridiska persona var celt prasību par Savienības tiesību aktu tikai tad, ja uz to attiecas kāds no LESD 263. panta ceturtajā daļā paredzētajiem gadījumiem⁷, jo tajā ir prasīts, lai atbilstošais akts attiecīgo personu vai vienību skartu tieši. Lai apstrīdēts akts kādu valsts sastāvā esošu vienību skartu tieši, kumulatīvi ir jābūt izpildītiem diviem kritērijiem. Pirmkārt, **apstrīdētajam pasākumam ir tieši jāietekmē šo vienību tiesiskais stāvoklis**, un, otrkārt, tas nedrīkst atstāt nekādu rīcības brīvību adresātiem, kam tas ir jāīsteno.

Pēc tam Tiesa pārbauda, vai Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrā daļa, saskaņā ar kuru “dalībvalstis neaizliedz, neierobežo un netraucē reģistrēt, pārdot, nodot ekspluatācijā vai lietot uz ceļiem transportlīdzekļus [...], ja tie atbilst [direktīvā] ietvertajām prasībām”, faktiski liedz prasītājām pilsētām īstenot savas pilnvaras reglamentēt pasažieru transportlīdzekļu lietošanu uz ceļiem, lai samazinātu piesārņojumu, un tādējādi, vai, ņemot vērā saikni starp šo tiesību normu un apstrīdēto regulu, ir jāuzskata, ka tā šīs pilsētas skar tieši. Šajā nolūkā Tiesa interpretē attiecīgo tiesību normu, ņemot vērā tās tekstu, kontekstu, kādā tā iekļaujas, tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, mērķus, kā arī atbilstošos elementus, kas ir saistīti ar tās rašanās vēsturi.

Runājot par Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas formulējumu un it īpaši par aizliegumu ierobežot dažu transportlīdzekļu “lietošanu uz ceļiem”, kas tajā ir paredzēta, Tiesa precizē, ka šī tiesību norma attiecas ne tikai uz transportlīdzekļu lietošanu uz ceļiem dalībvalsts teritorijā, bet arī uz citām darbībām, piemēram, transportlīdzekļu reģistrāciju, pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā. Šādi ierobežojumi izraisa vispārēju šķērsli piekļūt transportlīdzekļu tirgum.

Runājot par kontekstu, kādā iekļaujas šī tiesību norma, Tiesa norāda, ka **dalībvalstīm noteiktie pienākumi** atbilstoši Direktīvai 2007/46 **attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu laišanu tirgū, nevis uz to vēlāku lietošanu**. Turklāt tā konstatē – lai gan šīs direktīvas 4. panta 3. punkta otrajā daļā ir noteikts negatīvs pienākums, kurš dalībvalstīm liedz aizliegt, ierobežot vai kavēt tādu transportlīdzekļu lietošanu uz ceļiem, kas atbilst direktīvas prasībām, tā pirmajā daļā ir paredzēts pozitīvs pienākums, kurš dalībvalstīm ļauj šos transportlīdzekļus reģistrēt un atļaut tos pārdot un nodot ekspluatācijā, neminot lietošanu uz ceļiem. Tādējādi pretēji Vispārējās tiesas sniegtajai interpretācijai negatīvā pienākuma apjoms nevar būt plašāks par pozitīvā pienākuma apjomu, jo abu šo daļu formulējums papildina viens otru. Visbeidzot, Tiesa norāda, ka prasītājām pilsētām nav pilnvaru transportlīdzekļu apstiprināšanas jomā.

Runājot par Direktīvas 2007/46 mērķi, tas ir vienotas jaunu transportlīdzekļu apstiprināšanas procedūras izveide un, plašāk, iekšējā tirgus izveide un darbība, vienlaikus paredzot nodrošināt augstu ceļu satiksmes drošības līmeni, ko nodrošina pilnīga tehnisko prasību saskaņošana it īpaši saistībā ar transportlīdzekļu uzbūvi.

Turklāt Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrās daļas rašanās vēsture norāda, ka aizlieguma iebilst pret dažu transportlīdzekļu “lietošanu uz ceļiem” mērķis bija nevis paplašināt tiesību aktu par transportlīdzekļu apstiprināšanu piemērošanas jomu, bet tikai novērst, ka dalībvalstis apiet aizliegumu iebilst pret tādu transportlīdzekļu piekļuvi tirgum, kas atbilst piemērojamajam tiesiskajam regulējumam.

Tādējādi Tiesa uzskata, ka **ar Vispārējās tiesas interpretāciju Direktīvas 2007/46 4. panta 3. punkta otrajai daļai tiek piešķirta plaša piemērojamība, lai pamatotu secinājumu, ka šī tiesību norma rada šķērsli dažiem vietējiem ierobežojumiem satiksmes jomā, kuru mērķis ir it īpaši aizsargāt vidi**. Šāda interpretācija neatbilst ne kontekstam, kādā iekļaujas šī tiesību norma, ne tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ietilpst, mērķiem, ne arī iepriekš minētās tiesību normas rašanās vēsturei.

⁷ LESD 263. panta ceturtajā daļā ir paredzēts, ka “jebkura fiziska vai juridiska persona ar pirmajā un otrajā daļā minētajiem nosacījumiem var celt prasību par tiesību aktu, kas adresēts šai personai vai kas viņu skar tieši un individuāli, un par reglamentējošu aktu, kas viņu skar tieši, bet nav saistīts ar īstenošanas pasākumiem”.

Līdz ar to Tiesa secina, ka **Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, atzīdama, ka apstrīdētā regula prasītājas pilsētas skar tieši** LESD 263. panta ceturtās daļas izpratnē.

Atbildot uz prasītāju pilsētu bažām par iespējamību, ka pret kādu no dalībvalstīm, kurās tās ietilpst, tiks celta prasība sakarā ar pienākumu neizpildi par apstrīdētās regulas pārkāpumu, Tiesa uzsver, ka **tāda tiesiskā regulējuma pieņemšana, ar ko tiek ierobežota dažu transportlīdzekļu vietējā satiksme, lai aizsargātu vidi, nevar pārkāpt apstrīdētajā regulā noteikto aizliegumu**, līdz ar to tas nevar tieši ietekmēt iespējamo prasību sakarā ar pienākumu neizpildi.

Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Tiesa **atceļ pārsūdzēto spriedumu**, uzskata, ka tiesvedības stadija ļauj pieņemt galīgo spriedumu lietā, **un**, pieņemot nolēmumu lietā, **noraida prasītāju pilsētu iesniegtās atcelšanas prasības kā nepieņemamas**.

ATGĀDINĀJUMS. Tiesā var pārsūdzēt Vispārējās tiesas spriedumu vai rīkojumu vienīgi par tiesību jautājumiem. Pārsūdzībai nav apturošas iedarbības. Ja apelācijas sūdzība ir pieņemama un pamatota, Tiesa atceļ Vispārējās tiesas nolēmumu. Ja lieta ir Tiesā izskatāmā stadijā, tā šajā lietā var pieņemt galīgu nolēmumu. Pretējā gadījumā tā nodod lietu atpakaļ Vispārējai tiesai, kurai ir saistošs Tiesas pieņemtais nolēmums apelācijas tiesvedībā.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

Pilns [sprieduma teksts](#) tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē lapā pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127.

Sprieduma pasludināšanas attēli ir pieejami "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106.