



Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

KOMUNIKAT PRASOWY nr 102/21

Luksemburg, 10 czerwca 2021 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawach połączonych C-177/19 P,
C-178/19 P i C-179/19 P

Niemcy i Węgry/Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid
i Komisja

Komisja/Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid

Kontakty z Mediami
i Informacja

**Rzecznik generalny Michal Bobek: Trybunał powinien oddalić odwołania wniesione
od wyroku Sądu stwierdzającego nieważność nadmiernych wartości
dopuszczalnych emisji tlenków azotu, które Komisja ustaliła dla rzeczywistych
warunków jazdy w następstwie afery „dieselgate”**

*Komisja niezgodnie z prawem zmieniła istniejące dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń
przyjęte przez Parlament i Radę*

W 2016 r., w odpowiedzi na aferę „dieselgate”, Komisja wprowadziła procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy („RDE”, z ang. real driving emission) w celu uzupełnienia poprzedniej procedury laboratoryjnej, mając na uwadze rozwiązanie problemu polegającego na tym, że ta ostatnia procedura nie odzwierciedla faktycznego poziomu zanieczyszczeń podczas rzeczywistych warunków jazdy. W tym kontekście Komisja przyjęła rozporządzenie¹ (rozporządzenie zmieniające) określające nieprzekraczalne wartości dopuszczalne emisji tlenków azotu podczas nowych badań RDE, którym producenci samochodów zobowiązani są poddać lekkie pojazdy pasażerskie i użytkowe, w szczególności w kontekście homologacji nowych typów pojazdów. Komisja ustaliła te wartości dopuszczalne na podstawie wartości granicznych określonych dla normy Euro 6 w rozporządzeniu w sprawie homologacji typu², do których zastosowała współczynniki korygujące w celu uwzględnienia, jej zdaniem, niepewności statystycznej i technicznej. Na przykład, w przypadku wartości granicznej określonej w normie Euro 6 na 80 mg/km, wartość ta została ustalona dla badań RDE na 168 mg/km w okresie przejściowym, a następnie na 120 mg/km.

Miasta Paryż, Bruksela i Madryt zakwestionowały wartości dopuszczalne emisji przyjęte przez Komisję i każde z nich wniosło skargę o stwierdzenie nieważności do Sądu Unii Europejskiej.

Wyrokiem z dnia 13 grudnia 2018 r.³, Sąd uwzględnił te skargi i stwierdził nieważność rozporządzenia zmieniającego w zakresie, w jakim określono w nim nadmiernie wysokie wartości dopuszczalne emisji tlenków azotu. Sąd stwierdził zasadniczo, że ustalając te wartości na zbyt wysokim poziomie, Komisja w praktyce zmieniła normę Euro 6 przyjętą przez Parlament i Radę, do czego nie była uprawniona.

Komisja, Niemcy, i Węgry wniosły, każde z osobna, odwołanie od wyroku Sądu do Trybunału Sprawiedliwości.

W przedłożonej dzisiaj opinii rzecznik generalny Michal Bobek zbadał po pierwsze kwestię, czy Sąd słusznie uznał, że miasta Paryż, Bruksela i Madryt były uprawnione do zakwestionowania przed nim ważności wartości dopuszczalnych emisji określonych w rozporządzeniu zmieniającym.

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. 2016, L 109, s. 1).

² Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

³ Wyrok Sądu z dnia 13 grudnia 2018 r., Ville de Paris/Komisja, [T-339/16](#), Ville de Bruxelles/Komisja, [T-352/16](#), i Ayuntamiento de Madrid/Komisja, [T-391/16](#); zobacz także komunikat prasowy [nr 198/18](#).

W tym względzie rzecznik generalny przypomniał, że skargi wniesione przez te miasta można uznać za dopuszczalne, jeśli z jednej strony rozporządzenie zmieniające dotyczy ich bezpośrednio, a z drugiej strony ten akt prawny nie wymaga, aby mógł obowiązywać wspomniane miasta, przyjęcia środków wykonawczych.

W tym kontekście rzecznik generalny stanął na stanowisku, że Sąd **błędnie orzekł, iż rozporządzenie zmieniające dotyczy tych miast bezpośrednio poprzez jego związek z dyrektywą ramową w sprawie homologacji typu**⁴. W tej kwestii rzecznik generalny podkreślił, że dyrektywa ta reguluje jedynie **normy techniczne, dotyczące produktów**, które należy ustanowić dla homologacji typu **w chwili pierwszego wprowadzenia pojazdu do obrotu**. Nie ma ona natomiast na celu uniemożliwić jednostkom lokalnym wprowadzenia środków regulujących **późniejsze użytkowanie** pojazdów i ruch tych pojazdów na ich odpowiednich obszarach, w szczególności ze względów **ochrony środowiska naturalnego**. Wobec tego **lokalne uregulowanie, które rozpatrywane miasta mogą ustanowić w celu wprowadzenia ograniczenia w ruchu pojazdów** na niektórych określonych obszarach, nawet przy potencjalnym zastosowaniu parametrów emisji surowszych niż te zastosowane w normie Euro 6, **nie może naruszać przepisów tej dyrektywy**.

Niemniej jednak rzecznik generalny stwierdził, że rozporządzenie zmieniające rzeczywiście ma wpływ na sposób, w jaki jednostki lokalne mogą zgodnie z prawem wykonywać swoje szczególne uprawnienia i spełniać ciążące na nich obowiązki, które mogą również wynikać z samego prawa Unii w dziedzinie ochrony środowiska i ochrony zdrowia publicznego przy zwalczaniu zanieczyszczenia i zapewnianiu odpowiednich norm jakości powietrza. Wybór środków, które powinny przyjąć te jednostki w celu wykonania wspomnianych uprawnień i wywiązania się ze wspomnianych obowiązków oraz sposób, w jaki należy je wdrożyć, **będzie de facto z pewnością znacząco ograniczony – w bezpośredniej konsekwencji przyjęcia rozporządzenia zmieniającego**. Rzecznik generalny wyraził zatem pogląd, że **rozporządzenie zmieniające dotyczy trzech rozpatrywanych miast bezpośrednio**.

Ponieważ rzecznik generalny potwierdził wniosek Sądu, zgodnie z którym rozporządzenie zmieniające nie wymaga środków wykonawczych, aby móc obowiązywać trzy rozpatrywane miasta, doszedł on do wniosku, że **skargi, które miasta te wniosły na rozporządzenie zmieniające, są dopuszczalne**.

Jeśli chodzi o zasadność skarg, rzecznik generalny uznał, że **wartości dopuszczalne emisji tlenków azotu** określone w rozporządzeniu w sprawie homologacji typu **stanowią istotny element** tego aktu prawnego. Dlatego **jedynie autorzy rozporządzenia w sprawie homologacji typu, a mianowicie Parlament i Rada, byli uprawnieni do zmiany wartości dopuszczalnych emisji, Komisja zaś nie miała w tym względzie uprawnień**. W tym kontekście rzecznik generalny doszedł do wniosku, że **Sąd nie popełnił błędu stwierdzając, że przyjmując rozporządzenie zmieniające Komisja zmieniła w praktyce normę Euro 6 ustanowioną w rozporządzeniu w sprawie homologacji typu**.

W tych okolicznościach rzecznik generalny zaproponował, aby **Trybunał oddalił odwołania w całości**.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału rozpoczynają właśnie obrady w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

UWAGA: Odwołanie od wyroku lub postanowienia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału. Co do zasady, odwołanie nie ma skutku zawieszającego. Jeżeli jest ono dopuszczalne i zasadne, Trybunał uchyla orzeczenie Sądu. Jeżeli stan postępowania pozwala na wydanie

⁴ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

orzeczenia w sprawie, Trybunał może sam wydać ostateczne rozstrzygnięcie w przedmiocie sporu. W przeciwnym razie przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania przez Sąd, który jest związany orzeczeniem Trybunału wydanym w ramach odwołania.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) opinii jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu przedłożenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z przedstawienia opinii jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106