



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 2/22

Luksemburg, 13 stycznia 2022 r.

Wyrok w sprawach połączonych C-177/19 P
Niemcy – Ville de Paris i in./Komisja
C-178/19 P Węgry – Ville de Paris i in./Komisja i C-179/19 P
Komisja/Ville de Paris i in.

**Trybunał uchylił wyrok Sądu w przedmiocie stwierdzenia częściowej nieważności
rozporządzenia Komisji ustalającego wartości emisji dla badań nowych lekkich
pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy**

*Ponieważ rozporządzenie to nie dotyczy bezpośrednio miast Paryża, Brukseli i Madrytu, ich skargi
o stwierdzenie nieważności należy odrzucić jako niedopuszczalne*

Przyjmując dyrektywę 2007/46¹, prawodawca Unii ustanowił zharmonizowane ramy homologacji pojazdów silnikowych w celu ułatwienia ich rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu w Unii. W związku z aferą „dieselgate” Komisja Europejska ustanowiła procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy („RDE”)² lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, homologowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami³, w celu lepszego odzwierciedlenia emisji mierzonych na drodze. Wymogi dotyczące badań RDE zostały następnie uzupełnione rozporządzeniem Komisji 2016/646⁴ („sporne rozporządzenie”), określającym wartości emisji tlenków azotu, których nie można przekroczyć podczas tych badań.

Ville de Paris, ville de Bruxelles i ayuntamiento de Madrid („miasta wnoszące odwołanie”) wniosły skargi o stwierdzenie nieważności spornego rozporządzenia w zakresie, w jakim uniemożliwia im ono nałożenie ograniczeń ruchu na pojazdy osobowe ze względu na emitowane przez nie zanieczyszczenia. W odniesieniu do wyżej wspomnianych skarg Komisja podniosła zarzut niedopuszczalności oparty na tym, że w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE sporne rozporządzenie nie dotyczy bezpośrednio skarżących miast.

Skargi te zostały jednak częściowo uwzględnione przez Sąd, który stwierdził, że sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast wnoszących odwołanie⁵. Dokonując wykładni dyrektywy 2007/46⁶, w której kontekst wpisuje się sporne rozporządzenie, Sąd stwierdził w szczególności, że rozporządzenie to należy uznać za akt regulacyjny niewymagający przyjęcia środków wykonawczych, który dotyczy bezpośrednio wykonywania przez te miasta ich uprawnień w zakresie stanowienia prawa w dziedzinie uregulowań dotyczących ruchu samochodowego.

Trybunał, do którego wpłynęły odwołania wniesione przez Niemcy (sprawa C-177/19 P), Węgry (sprawa C-178/19 P) i Komisję (sprawa C-179/19 P), uchylił wyrok Sądu, uściślając przy tym

¹ 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 (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1).

² Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 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 82, s. 1).

³ 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 (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).

⁴ 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).

⁵ Wyrok z dnia 13 grudnia 2018 r., *Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid/Komisja* (T-339/16, T-352/16 i T-391/16, zob. komunikat prasowy nr [198/18](#)).

⁶ Artykuł 4 ust. 3 dyrektywy 2007/46.

znaczenie pojęcia „osoby, której środek dotyczy bezpośrednio” jako warunku dopuszczalności skargi o stwierdzenie nieważności aktu Unii Europejskiej wniesionej przez jednostkę regionalną państwa członkowskiego.

Ocena Trybunału

Trybunał przypomniał przede wszystkim, że jednostka regionalna lub lokalna posiadająca osobowość prawną może, podobnie jak każda osoba fizyczna lub prawna, wnieść skargę na akt prawa Unii wyłącznie w przypadku, gdy objęta jest jedną z sytuacji przewidzianych w art. 263 akapit czwarty TFUE⁷, które wymagają, by przedmiotowy akt dotyczył bezpośrednio danej osoby lub jednostki. Aby kwestionowany akt dotyczył bezpośrednio podmiotu znajdującego się poniżej szczebla państwowego, dwa kryteria muszą być spełnione łącznie. Po pierwsze, **zaskarżony akt powinien wywierać bezpośredni wpływ na sytuację prawną tych podmiotów**, a po drugie, nie może pozostawiać żadnego zakresu uznania adresatom zobowiązanych do jego wykonania.

Następnie Trybunał zbadał, czy art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46, zgodnie z którym „państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają rejestracji, sprzedaży, dopuszczenia do korzystania [ruchu] lub użycia na drogach pojazdów [...], jeśli spełniają one jej wymagania”, rzeczywiście uniemożliwia miastom wnoszącym odwołanie wykonywanie ich uprawnień w zakresie regulowania ruchu pojazdów osobowych w celu zmniejszenia zanieczyszczenia, a zatem czy ze względu na związek między tym przepisem a spornym rozporządzeniem należy uznać, iż rozporządzenie to dotyczy tych miast bezpośrednio. W tym celu Trybunał dokonał wykładni rozpatrywanego przepisu w świetle jego brzmienia, kontekstu, w jaki się on wpisuje, celów realizowanych przez regulację, której część stanowi, a także istotnych elementów wynikających z jego genezy.

W odniesieniu do brzmienia art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46, a w szczególności ustanowionego w nim zakazu ograniczania „użycia na drogach” niektórych pojazdów, Trybunał wyjaśnił, że przepis ten dotyczy nie tylko ruchu pojazdów na terytorium państwa członkowskiego, lecz również innych działań, takich jak rejestracja, sprzedaż i dopuszczenie do ruchu pojazdów. Tego rodzaju ograniczenia pociągają za sobą ogólną przeszkodę w dostępie do rynku w odniesieniu do odnośnych pojazdów.

Jeśli chodzi o kontekst, w jaki wpisuje się ten przepis, Trybunał wskazał, że **obowiązki nałożone na państwa członkowskie na mocy dyrektywy 2007/46 dotyczą wprowadzania do obrotu pojazdów silnikowych, a nie ich późniejszego ruchu**. Stwierdził on ponadto, że o ile art. 4 ust. 3 akapit drugi tej dyrektywy ustanawia negatywny obowiązek uniemożliwiający państwom członkowskim zakazanie, ograniczanie lub utrudnianie użycia na drogach pojazdów spełniających wymagania dyrektywy, o tyle jego akapit pierwszy przewiduje pozytywny obowiązek pozwalający państwom członkowskim na rejestrację oraz na zezwolenie na sprzedaż i dopuszczenie do ruchu takich pojazdów, bez wzmianki o użyciu na drogach. Zatem, wbrew wykładni przyjętej przez Sąd, zakres obowiązku negatywnego nie może być szerszy niż zakres obowiązku pozytywnego, ponieważ brzmienie tych dwóch akapitów jest komplementarne. Wreszcie Trybunał wskazał, że miasta wnoszące odwołanie nie dysponują uprawnieniami w zakresie homologacji pojazdów.

Odnosnie do celu dyrektywy 2007/46, polega on na ustanowieniu jednolitej procedury homologacji nowych pojazdów oraz, szerzej, ustanowieniu i funkcjonowaniu rynku wewnętrznego, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego poprzez całkowitą harmonizację wymagań technicznych, dotyczących w szczególności konstrukcji pojazdów.

Ponadto geneza art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 wskazuje, że zakaz sprzeciwiania się „użyciu na drogach” niektórych pojazdów miał na celu nie rozszerzenie zakresu stosowania przepisów dotyczących homologacji pojazdów, lecz jedynie uniknięcie obchodzenia przez państwa

⁷ Zgodnie z art. 263 akapit czwarty TFUE „Każda osoba fizyczna lub prawna może wnieść skargę na akty, których jest adresatem lub które dotyczą jej bezpośrednio i indywidualnie oraz na akty regulacyjne, które dotyczą jej bezpośrednio i nie wymagają środków wykonawczych”.

członkowskie zakazu sprzeciwiania się dostępowi do rynku w odniesieniu do pojazdów, które są zgodne z obowiązującymi przepisami.

Zdaniem Trybunału, **dokonana przez Sąd wykładnia oznacza przypisanie art. 4 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2007/46 szerokiego znaczenia na poparcie wniosku, zgodnie z którym przepis ten uniemożliwia określone ograniczenia lokalne w dziedzinie ruchu, mające na celu w szczególności ochronę środowiska naturalnego.** Taka wykładnia nie jest zgodna ani z kontekstem, w jaki wpisuje się ten przepis, ani z celami uregulowania, którego część on stanowi, ani też z genezą wspomnianego przepisu.

W konsekwencji Trybunał stwierdził, że **Sąd naruszył prawo, orzekając, iż sporne rozporządzenie dotyczy bezpośrednio miast wnoszących odwołanie** w rozumieniu art. 263 akapit czwarty TFUE.

W odpowiedzi na obawy miast wnoszących odwołanie dotyczące możliwości wniesienia skargi o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko jednemu z państw członkowskich, do których miasta te należą, ze względu na naruszenie spornego rozporządzenia, Trybunał podkreślił, że **wprowadzenie uregulowań ograniczających ruch lokalny niektórych pojazdów w celu ochrony środowiska naturalnego nie może naruszyć zakazu nałożonego przez sporne rozporządzenie**, wobec czego nie może ono mieć bezpośredniego wpływu na ewentualną skargę o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Mając na względzie powyższe rozważania, Trybunał **uchylił zaskarżony wyrok**, stwierdził, że stan postępowania pozwala na wydanie orzeczenia, **i odrzucił jako niedopuszczalne skargi o stwierdzenie nieważności wniesione przez miasta wnoszące odwołanie.**

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 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](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

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

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