



Tlač a informácie

Súdny dvor Európskej únie
TLAČOVÉ KOMUNIKÉ č. 2/22
V Luxemburgu 13. januára 2022

Rozsudok v spojených veciach C-177/19 P Nemecko – Ville de Paris
a i./Komisia,
C-178/19 P Maďarsko – Ville de Paris a i./Komisia a C-179/19 P
Komisia/Ville de Paris a i.

Súdny dvor zrušil rozsudok Všeobecného súdu o čiastočnom zrušení nariadenia Komisie, ktorým sa stanovujú hodnoty emisií pre skúšky pri skutočnej jazde nových ľahkých vozidiel

Keďže mestá Paríž, Brusel a Madrid nie sú týmto nariadením priamo dotknuté, ich žaloby o jeho zrušenie musia byť zamietnuté ako neprípustné

Prijatím smernice 2007/46¹ normotvorca Únie stanovil harmonizovaný rámec schvaľovania motorových vozidiel s cieľom uľahčiť ich registráciu, predaj a uvedenie do prevádzky v Únii. V súvislosti s kauzou „Dieselgate“ Európska komisia zaviedla skúšobný postup emisií v skutočných jazdných podmienkach (ďalej len „RDE“)² ľahkých osobných a úžitkových vozidiel schválených v súlade s uplatniteľnou právnou úpravou³, aby lepšie odrážala emisie merané na ceste. Požiadavky na skúšobný postup RDE boli následne doplnené nariadením Komisie 2016/646⁴, ktoré stanovuje neprekročiteľné limitné hodnoty emisií oxidov dusíka počas týchto skúšok (ďalej len „sporné nariadenie“).

Mesto Paríž, mesto Brusel a mesto Madrid (ďalej len „mestá žalobcovia“) podali každé žalobu, ktorou sa domáhali zrušenia sporného nariadenia v rozsahu, v akom im toto nariadenie bráni v tom, aby osobným vozidlám uložili obmedzenia premávky vzhľadom na ich emisie znečisťujúcich látok. Komisia vzniesla námietky neprípustnosti proti vyššie uvedeným žalobám založené na tom, že žalujúce mestá neboli priamo dotknuté sporným nariadením v zmysle článku 263 štvrtého odseku ZFEÚ.

Týmto žalobám však čiastočne vyhovel Všeobecný súd, ktorý sa domnieval, že mestá žalobcovia boli priamo dotknuté sporným nariadením.⁵ Všeobecný súd pri výklade smernice 2007/46⁶, do kontextu ktorej patrí sporné nariadenie, konkrétne usúdil, že toto nariadenie treba kvalifikovať ako regulačný akt, ktorý si nevyžaduje vykonávacie opatrenia, ktorý priamo ovplyvňuje výkon normatívnych právomocí týchto miest v oblasti regulácie premávky motorových vozidiel.

Na základe odvolaní, ktoré podali Spolková republika Nemecko (vec C-177/19 P), Maďarsko (vec C-178/19 P) a Komisia (vec C-179/19 P), Súdny dvor zrušil rozsudok Všeobecného súdu, pričom v tomto rámci spresnil pojem „osoba priamo dotknutá“ ako podmienku prípustnosti žaloby o neplatnosť podanej regionálnou entitou členského štátu proti aktu Európskej únie.

Posúdenie Súdny dvorom

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1).

² Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/427 z 10. marca 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 82, 2016, s. 1).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1).

⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 109, 2016, s. 1).

⁵ Rozsudok z 13. decembra 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid/Komisia, [T-339/16](#), [T-352/16](#) a [T-391/16](#) (pozri tiež [tlačové komuniké č. 198/18](#)).

⁶ Článok 4 ods. 3 smernice 2007/46.

Súdny dvor v prvom rade pripomína, že regionálna alebo miestna entita s právnou subjektivitou môže rovnako ako každá fyzická alebo právnická osoba podať žalobu proti právnemu aktu Únie len v prípade, ak sa na ňu vzťahuje niektorá z hypotéz stanovených v článku 263 štvrtom odseku ZFEÚ⁷, ktoré vyžadujú, aby sa dotknutý akt priamo týkal dotknutej osoby alebo subjektu. Na to, aby bola entita nižšej ako štátnej úrovne priamo dotknutá napadnutým aktom, musia byť kumulatívne splnené dve kritériá. Na jednej strane **napadnuté opatrenie musí mať priame účinky na právne postavenie týchto entít** a na druhej strane nesmie ponechávať žiadny priestor na voľnú úvahu jeho adresátom povereným jeho uplatňovaním.

Súdny dvor ďalej skúmal, či článok 4 ods. 3 druhý pododsek smernice 2007/46, podľa ktorého „členské štáty nezakážu, neobmedzia ani nebudú brániť evidencii, predaju alebo uvedeniu do prevádzky v premávke alebo prevádzke na cestách vozidiel..., ak spĺňajú požiadavky [smernice]“, skutočne bráni mestám žalobcom, aby uplatňovali svoje právomoci regulovať premávku osobných vozidiel s cieľom znížiť znečistenie, a teda či sa vzhľadom na prepojenie medzi týmto ustanovením a sporným nariadením tieto mestá majú považovať za priamo dotknuté týmto sporným nariadením. Na tieto účely Súdny dvor vykladá predmetné ustanovenie z hľadiska jeho znenia, kontextu, do ktorého patrí, cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej je súčasťou, ako aj relevantných skutočností založených na jeho histórii vzniku.

Pokiaľ ide o znenie článku 4 ods. 3 druhého pododseku smernice 2007/46 a osobitne zákaz obmedziť „premávku na cestách“ pri niektorých vozidlách, Súdny dvor spresňuje, že toto ustanovenie sa netýka len premávky vozidiel na území členského štátu, ale aj iných činností, ako je evidencia, predaj a uvedenie vozidiel do prevádzky. Takéto obmedzenia zahŕňajú všeobecnú prekážku prístupu vozidiel na trh.

Pokiaľ ide o kontext, do ktorého toto ustanovenie patrí, Súdny dvor uvádza, že **povinnosti uložené členským štátom podľa smernice 2007/46 sa týkajú uvedenia týchto vozidiel na trh a nie ich neskoršej premávky**. Okrem toho konštatuje, že hoci článok 4 ods. 3 druhý pododsek tejto smernice stanovuje negatívnu povinnosť, ktorá členským štátom bráni zakázať, obmedziť alebo brániť premávke vozidiel, spĺňajúcich požiadavky smernice, na cestách, jeho prvý pododsek stanovuje pozitívnu povinnosť, ktorá členským štátom umožňuje prihlásiť do evidencie a povoliť predaj a uvedenie do prevádzky týchto vozidiel bez uvedenia premávky na cestách. Na rozdiel od výkladu, ktorý podal Všeobecný súd, tak rozsah zápornej povinnosti nemôže byť širší ako rozsah pozitívnej povinnosti, keďže znenie týchto dvoch odsekov je doplňujúce. Napokon Súdny dvor poznamenáva, že mestá žalobcovia nemajú právomoci v oblasti schvaľovania vozidiel.

Pokiaľ ide o cieľ sledovaný smernicou 2007/46, tým je stanovenie jednotného postupu schvaľovania nových vozidiel a na základe toho zriadenie a fungovanie vnútorného trhu, pričom sa má zaisťovať vysoká úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ktorá sa dosiahne úplnou harmonizáciou technických požiadaviek, najmä pokiaľ ide o konštrukciu vozidiel.

Okrem toho história vzniku článku 4 ods. 3 druhého pododseku smernice 2007/46 ukazuje, že zákaz brániť „premávke na cestách“ určitých vozidiel nemal za cieľ rozšíriť pôsobnosť právnej úpravy o typovom schválení vozidiel, ale len zabrániť tomu, aby členské štáty obchádzali zákaz brániť prístupu na trh vozidiel, ktoré sú v súlade s uplatniteľnou právnou úpravou.

Podľa Súdneho dvora preto **výklad Všeobecného súdu vedie k priznaniu širokej pôsobnosti článku 4 ods. 3 druhého pododseku smernice 2007/46 na podporu záveru, podľa ktorého toto ustanovenie bráni určitým miestnym obmedzeniam v oblasti premávky, ktorých cieľom je najmä ochrana životného prostredia**. Takýto výklad nie je v súlade ani s kontextom, do ktorého toto ustanovenie patrí, ani s cieľmi právnej úpravy, ktorej je súčasťou, ani s históriou vzniku uvedeného ustanovenia.

⁷ Článok 263 štvrtý odsek ZFEÚ stanovuje, že „akákoľvek fyzická alebo právnická osoba môže za podmienok ustanovených v prvom a druhom odseku podať žalobu proti aktom, ktoré sú jej určené alebo ktoré sa jej priamo a osobne týkajú, ako aj voči regulačným aktom, ktoré sa jej priamo týkajú a nevyžadujú vykonávacie opatrenia“.

V dôsledku toho Súdny dvor dospel k záveru, že **Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď rozhodol, že sporné nariadenie sa priamo týka miest žalobcov** v zmysle článku 263 štvrtého odseku ZFEÚ.

V odpovedi na obavy miest žalobcov, ktoré sa týkajú možnosti podať žalobu o nesplnenie povinnosti proti jednému z členských štátov, do ktorých patria, za porušenie sporného nariadenia, Súdny dvor zdôrazňuje, že **prijatie právnej úpravy obmedzujúcej miestnu premávku určitých vozidiel na účely ochrany životného prostredia nemôže porušovať zákaz uložený sporným nariadením**, takže nemôže mať priamy vplyv na prípadnú žalobu o nesplnenie povinnosti.

Vzhľadom na vyššie uvedené Súdny dvor **zrušil napadnutý rozsudok** a keďže sa domnieval, že stav konania dovoľuje, aby sám vydal konečný rozsudok, **zamietol žaloby o neplatnosť podané mestami žalobcami ako neprípustné**.

UPOZORNENIE: Proti rozsudku alebo uzneseniu Všeobecného súdu je možné na Súdny dvor podať odvolanie, ktoré sa obmedzuje len na právne otázky. Odvolanie v zásade nemá odkladný účinok. Ak je prípustné a dôvodné, Súdny dvor zruší rozhodnutie Všeobecného súdu. Ak to stav konania dovoľuje, môže Súdny dvor vydať konečný rozsudok sám. V opačnom prípade vráti vec na rozhodnutie Všeobecnému súdu, ktorý je viazaný rozhodnutím, ktoré Súdny dvor vydal v rámci odvolacieho konania.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

[Úplné znenie](#) rozsudku sa uverejňuje na internetovej stránke CURIA v deň vyhlásenia rozsudku.

Kontaktná osoba pre tlač: Balázs Lehóczki ☎ (+352) 4303 5499

Obrazový záznam z vyhlásenia rozsudku je k dispozícii na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106.