



Kontakty z Mediami i  
Informacja

Sąd Unii Europejskiej  
**KOMUNIKAT PRASOWY nr 198/18**

Luksemburg, 13 grudnia 2018 r.

Wyrok w sprawach połączonych T-339/16 Miasto Paryż / Komisja,  
T-352/16 Miasto Bruksela / Komisja,  
T-391/16 Miasto Madryt / Komisja

**Sąd Unii Europejskiej uwzględnił skargi miast Paryża, Brukseli i Madrytu  
i częściowo uchylił rozporządzenie Komisji określające zbyt wysokie limity emisji  
tlenków azotu dla badań nowych lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych**

*Komisja nie była uprawniona do zmiany limitów emisji Euro 6 dla nowych badań w warunkach  
rzeczywistej jazdy*

W rozporządzeniu 2016/646<sup>1</sup> Komisja określiła limity emisji tlenków azotu, których nie należy przekraczać podczas nowych badań w rzeczywistych warunkach jazdy (ang. real driving emission, zwanych dalej „badaniami RDE”), którym producenci zobowiązani są poddać lekkie pojazdy pasażerskie i użytkowe, w szczególności w ramach operacji homologacji nowych typów pojazdów. Badania RDE mają być reakcją na stwierdzenie, że badania laboratoryjne nie odzwierciedlają rzeczywistego poziomu emisji zanieczyszczeń w warunkach rzeczywistej jazdy i mają zapobiec ewentualnemu stosowaniu „fałszującego oprogramowania”. Komisja ustaliła te limity na podstawie limitów określonych dla normy Euro 6, stosując do nich współczynniki korygujące, które według niej miały uwzględnić niepewność statystyczną i techniczną. Przykładowo, w przypadku limitu określonego w normie Euro 6 na 80 mg/km, dla badań RDE limit określono na 168 mg/km w okresie przejściowym, a następnie na 120 mg/km.

Miasta Paryż, Bruksela i Madryt zakwestionowały limity emisji przyjęte przez Komisję i każde z nich wniosło skargę o stwierdzenie nieważności do Sądu Unii Europejskiej. Uważają one, że Komisja nie mogła przyjąć wspomnianych wartości emisji tlenków azotu, gdyż są one mniej rygorystyczne niż limity określone w obowiązującej normie Euro 6<sup>2</sup>.

W ogłoszonym dzisiaj wyroku Sąd przypomniał, w odniesieniu do zakwestionowanej przez Komisję **dopuszczalności skarg**, że wniesiona przez osobę inną niż państwo członkowskie lub instytucja Unii skarga o stwierdzenie nieważności aktu regulacyjnego jest dopuszczalna, jeżeli akt ten dotyczy wnoszącego skargę bezpośrednio i nie wymaga środków wykonawczych. Sąd stwierdził, że zaskarżony akt nie wymagał aktów wykonawczych, gdyż obowiązuje on skarżące miasta, i przypomniał, że orzeczono już, iż akt prawa Unii, który uniemożliwia podmiotowi publicznemu wykonywanie jego własnych kompetencji w sposób, w jaki uważa za słuszny, ma bezpośredni wpływ na jego sytuację prawną. Sąd podkreślił, że ma to miejsce w szczególności, gdy ograniczane są uprawnienia regulacyjne podmiotu publicznego. W niniejszej sprawie Sąd zbadał, czy ten bezpośredni wpływ ma rzeczywisty charakter. Otóż wspomniane trzy miasta w ramach swoich kompetencji w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia przyjęły już środki ograniczające ruch samochodowy celem zwalczania zanieczyszczenia występującego na ich obszarach. Sąd zbadał również, czy przyjęte przez organy publiczne państw członkowskich ograniczenia ruchu związane z poziomem emisji zanieczyszczeń przez pojazdy samochodowe, są sprzeczne z przepisami prawa Unii w zakresie, w jakim stosują się do pojazdów spełniających najnowsze normy i limity, i stwierdził, że ma to miejsce. W tym zakresie **miasta Paryż, Bruksela i Madryt są**

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

**uprawnione do zaskarżenia limitów emisji tlenków azotu określonych przez Komisję dla badań RDE, ponieważ nie mogłyby objąć zakresem środka ograniczającego ruch drogowy, opartego na poziomie emisji zanieczyszczeń, typów pojazdów, które przeszłyby pozytywnie te badania i które spełniałyby inne wymogi homologacji.**

W odniesieniu do **kwestii kompetencji Komisji** do przyjęcia środków dotyczących limitów emisji tlenków azotu w ramach badań RDE Sąd przypomniał, że środki te zostały przyjęte jako środki wykonawcze rozporządzenia nr 715/2007 na podstawie przepisów tego rozporządzenia, które pozwalają Komisji na określenie szczegółowych procedur, badań i wymogów do celów homologacji pojazdów.

Sąd podkreślił jednak, że limity emisji tlenków azotu określone dla normy Euro 6 stanowią zasadniczy element tego rozporządzenia, którego Komisja nie może zmieniać, i że rozporządzenie to stanowi, że te limity muszą być przestrzegane w warunkach rzeczywistej jazdy, a w konsekwencji podczas badań RDE. **Sąd stwierdził na tej podstawie, że Komisja nie była uprawniona do wprowadzenia zmiany tych limitów dla badań RDE poprzez zastosowanie współczynników korygujących. Sąd orzekł ponadto, że nawet gdyby należało przyznać, że ograniczenia techniczne mogą uzasadniać określone dostosowanie, z odchyleniem takim jak wynikające z zaskarżonego rozporządzenia, nie jest możliwe ustalenie, czy norma Euro 6 jest przestrzegana podczas tych badań. Sąd wyjaśnił, że stwierdzony brak kompetencji Komisji oznacza siłą rzeczy naruszenie rozporządzenia nr 715/2007.**

W odniesieniu do zakresu stwierdzenia nieważności środków zawartych w przyjętym przez Komisję rozporządzeniu 2016/646, Sąd orzekł, że należy stwierdzić nieważność jedynie przepisu określającego limity emisji tlenków azotu, ale nie pozostałych przepisów rozporządzenia, które określają warunki prowadzenia badań RDE. Odnosnie do skutków w czasie stwierdzenia nieważności Sąd zauważył, że ze względu na niepewność prawną, która mogłaby powstać, zanim zostanie przyjęte nowe uregulowanie, ochrona zdrowia publicznego i środowiska, jak też ochrona interesów konsumentów i producentów pojazdów uzasadniają **utrzymanie w mocy skutków przepisu, którego nieważność stwierdzono, w przeszłości i w rozsądnym okresie umożliwiającym zmianę uregulowania w tej dziedzinie, ograniczonym do dwunastu miesięcy** od upływu terminu na wniesienie odwołania od niniejszego wyroku lub – jeżeli odwołanie zostanie wniesione – od dnia jego oddalenia.

W końcu, w odniesieniu do podniesionego przez miasto Paryż żądania odszkodowania w wysokości symbolicznego euro za szkodę wizerunkową i szkodę wynikającą z naruszenia prawa Sąd zauważył, że nie została ona wykazana, ale że w każdym razie zostanie ona wystarczająco wynagrodzona stwierdzeniem nieważności kwestionowanego przepisu.

---

**UWAGA:** Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

**UWAGA:** Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zaradzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

---

*Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.*

*[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) 2 2964106*