



Tisk a informace

Soudní dvůr Evropské unie  
**TISKOVÁ ZPRÁVA č. 2/22**  
V Lucemburku dne 13. ledna 2022

Rozsudek ve spojených věcech C-177/19 P Německo – Ville de Paris a další  
v. Komise,  
C-178/19 P Maďarsko – Ville de Paris a další v. Komise a C-179/19 P  
Komise v. Ville de Paris a další

## **Soudní dvůr zrušil rozsudek Tribunálu, kterým bylo částečně zrušeno nařízení Komise stanovící hodnoty emisí pro zkoušky nových lehkých vozidel v reálném provozu**

*Vzhledem k tomu, že města Paříž, Brusel a Madrid nejsou tímto nařízením bezprostředně dotčena, jejich žaloby znějící na jeho zrušení musí být odmítnuty jako nepřipustné*

Přijetím směrnice 2007/46<sup>1</sup> unijní normotvůrce stanovil harmonizovaný rámec pro schvalování motorových vozidel s cílem usnadnit jejich registraci, prodej a uvádění do provozu v Unii. V souvislosti se skandálem „Dieselgate“ zavedla Evropská komise zkušební postup pro emise v reálném provozu (dále jen „RDE“)<sup>2</sup> lehkých osobních vozidel a užitkových vozidel schválených podle platné právní úpravy<sup>3</sup>, který má lépe odrážet emise měřené na silnici. Požadavky pro zkoušky RDE byly následně doplněny nařízením Komise 2016/646<sup>4</sup>, které stanoví hodnoty emisí oxidů dusíku, které nesmějí být při těchto zkouškách překročeny (dále jen „sporné nařízení“).

Město Paříž, město Brusel i Ayuntamiento de Madrid (dále jen „žalující města“) podaly žaloby znějící na zrušení sporného nařízení v rozsahu, v němž jim toto nařízení brání stanovit omezení provozu pro osobní vozidla s ohledem na emise znečišťujících látek. Komise vznesla proti výše uvedeným žalobám námitku nepřipustnosti vycházející z toho, že žalující města nejsou sporným nařízením bezprostředně dotčena ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU.

Tribunál nicméně těmto žalobám částečně vyhověl a měl za to, že žalující města jsou sporným nařízením bezprostředně dotčena<sup>5</sup>. Při výkladu směrnice 2007/46<sup>6</sup>, do jejíhož kontextu spadá sporné nařízení, měl Tribunál konkrétně za to, že sporné nařízení musí být kvalifikováno jako nařizovací akt, který nevyžaduje přijetí prováděcích opatření a bezprostředně se dotýká výkonu normativních pravomocí těchto měst v oblasti právní úpravy automobilové dopravy.

Soudní dvůr, k němuž Spolková republika Německo (věc C-177/19 P), Maďarsko (věc C-178/19 P) a Komise (věc C-179/19 P) podaly kasační opravné prostředky, zrušil rozsudek Tribunálu a v tomto rámci upřesnil pojem „bezprostředně dotčená osoba“ jakožto podmínku přípustnosti žaloby na neplatnost podané regionálním celkem členského státu proti aktu Evropské unie.

### **Závěry Soudního dvora**

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1).

<sup>2</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. 2016, L 82, s. 1).

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1).

<sup>4</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. 2016, L 109, s. 1).

<sup>5</sup> Rozsudek ze dne 13. prosince 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid v. Komise, [T-339/16](#), [T-352/16](#) a [T-391/16](#) (viz také [TZ č. 198/18](#)).

<sup>6</sup> Článek 4 odst. 3 směrnice 2007/46.

Soudní dvůr nejprve připomněl, že regionální nebo místní celek s právní subjektivitou může stejně jako každá fyzická nebo právnická osoba podat žalobu proti aktu unijního práva pouze v případě, že spadá pod jeden z případů uvedených v čl. 263 čtvrtém pododstavci SFEU<sup>7</sup>, který vyžaduje, aby dotčená osoba nebo celek byly uvedeným aktem bezprostředně dotčeny. Aby byla entita působící pod úrovní státu bezprostředně dotčena napadeným aktem, musí být kumulativně splněna dvě kritéria. Zaprvé **napadené opatření musí vyvolávat bezprostřední účinky na právní postavení těchto entit** a zadruhé nesmí ponechávat adresátům pověřeným jeho provedením žádnou posuzovací pravomoc.

Soudní dvůr dále zkoumal, zda čl. 4 odst. 3 druhý pododstavec směrnice 2007/46, podle kterého „členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci, prodeji, uvedení do provozu ani jízdě na silnici vozidel [...], pokud splňují její požadavky“, skutečně brání žalujícími městům vykonávat jejich pravomoci regulovat provoz osobních vozidel za účelem snížení znečištění, a zda je tudíž třeba s ohledem na vztah mezi tímto ustanovením a sporným nařízením považovat tato města za bezprostředně dotčená tímto nařízením. Soudní dvůr za tímto účelem vyložil dotčené ustanovení s ohledem na jeho znění, kontext, do kterého spadá, cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí, a relevantní skutečnosti vycházející z jeho historie vzniku.

Pokud jde o znění čl. 4 odst. 3 druhého pododstavce směrnice 2007/46 a konkrétně zákaz omezit „jízdu [některých vozidel] na silnici“, který je v něm stanoven, Soudní dvůr upřesnil, že toto ustanovení se nevztahuje pouze na provoz vozidel na území členského státu, ale i na jiné činnosti, jako je registrace, prodej a uvádění vozidel do provozu. Taková omezení s sebou nesou obecnou překážku vstupu na trh s vozidly.

Pokud jde o kontext, do kterého toto ustanovení spadá, Soudní dvůr uvedl, že **povinnosti, které členskými státy ukládá směrnice 2007/46, se týkají uvádění motorových vozidel na trh, a nikoli jejich následného provozu**. Soudní dvůr mimoto konstatoval, že i když čl. 4 odst. 3 druhý pododstavec této směrnice uvádí negativní povinnost bránící členskými státy zakázat, omezit nebo bránit jízdě na silnici vozidel, která splňují požadavky směrnice, jeho první pododstavec stanoví pozitivní povinnost umožňující členskými státy registrovat a povolovat prodej a uvádění do provozu těchto vozidel, aniž zmiňuje jízdu na silnici. Na rozdíl od výkladu provedeného Tribunálem tak rozsah negativní povinnosti nemůže být širší než rozsah pozitivní povinnosti, neboť znění těchto dvou pododstavců se vzájemně doplňují. Soudní dvůr konečně poznamenal, že žalující města nemají pravomoci v oblasti schvalování vozidel.

Co se týče cíle sledovaného směrnicí 2007/46, tento spočívá v zavedení jednotného postupu schvalování nových vozidel, a tedy ve vytvoření a fungování vnitřního trhu, přičemž vysoká úroveň bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích má být zaručena plnou harmonizací technických požadavků týkajících se zejména konstrukce vozidel.

Kromě toho z historického vzniku čl. 4 odst. 3 druhého pododstavce směrnice 2007/46 vyplývá, že účelem zákazu bránit „jízdě [některých vozidel] na silnici“ nebylo rozšířit rozsah působnosti právních předpisů o schvalování vozidel, ale pouze zabránit tomu, aby členské státy obcházely zákaz bránit v přístupu na trh vozidel, která jsou v souladu s použitelnou právní úpravou.

Podle Soudního dvora tedy **výklad Tribunálu vede k přiznání širokého rozsahu článku 4 odst. 3 druhému pododstavci směrnice 2007/46 za účelem podpoření závěru, že toto ustanovení brání některým místním omezením v oblasti provozu, která mají zejména chránit životní prostředí**. Takový výklad není v souladu s kontextem, do kterého toto ustanovení spadá, ani s cíli právní úpravy, jejíž je součástí, ani s historickým vznikem výše uvedeného ustanovení.

Soudní dvůr proto dospěl k závěru, že **se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když rozhodl, že sporné nařízení se žalujícími městy bezprostředně dotýká** ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU.

---

<sup>7</sup> Článek 263 čtvrtý pododstavec SFEU stanoví, že „[k]aždá fyzická nebo právnická osoba může za podmínek uvedených v prvním a druhém pododstavci podat žalobu proti aktům, které jsou jí určeny nebo které se jí bezprostředně a osobně dotýkají, jakož i proti právním aktům s obecnou působností, které se jí bezprostředně dotýkají a nevyžadují přijetí prováděcích opatření“.

V reakci na obavu žalujících měst týkající se možného podání žaloby pro nesplnění povinnosti proti jednomu z členských států, pod nějž spadají, pro porušení sporného nařízení Soudní dvůr zdůraznil, že **přijetí právní úpravy, která omezuje místní provoz některých vozidel za účelem ochrany životního prostředí, nemůže být v rozporu se zákazem stanoveným sporným nařízením**, takže nemůže mít přímý vliv na případnou žalobu pro nesplnění povinnosti.

S ohledem na výše uvedené Soudní dvůr **zrušil napadený rozsudek**, měl za to, že soudní řízení dovoluje, aby vydal sám konečné rozhodnutí ve věci, a při rozhodnutí o tomto sporu **odmítl žaloby na neplatnost podané žalujícími městy jako nepřipustné**.

---

**UPOZORNĚNÍ:** Proti rozsudku či usnesení Tribunálu lze podat kasační opravný prostředek k Soudnímu dvoru, který je omezen na právní otázky. Kasační opravný prostředek zásadně nemá odkladný účinek. Je-li kasační opravný prostředek přípustný a opodstatněný, Soudní dvůr rozhodnutí Tribunálu zruší. Pokud to soudní řízení dovoluje, může Soudní dvůr ve věci vydat sám konečné rozhodnutí. V opačném případě vrátí věc zpět k rozhodnutí Tribunálu, který je vázán rozhodnutím vydaným Soudním dvorem v rámci kasačního opravného prostředku.

---

*Neoficiální dokument pro potřeby sdělovacích prostředků, který nezavazuje Soudní dvůr.*

*[Úplné znění](#) rozsudku se zveřejňuje na internetové stránce CURIA v den vyhlášení.*

*Kontaktní osoba pro tisk: Balázs Lehoczki ☎ (+352) 4303 5499*

*Obrazový záznam z vyhlášení rozsudku je dostupný na [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106.*