



Mediji i informiranje

Sud Europske unije  
**PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 2/22**  
U Luxembourg 13. siječnja 2022.

Presuda u povezanim predmetima C-177/19 P Njemačka – Ville de Paris i dr./Komisija,  
C-178/19 P Mađarska – Ville de Paris i dr./Komisija i C-179/19 P  
Komisija/Ville de Paris i dr.

## **Sud ukida presudu Općeg suda o djelomičnom poništenju Komisijine uredbe o utvrđivanju vrijednosti emisija prilikom ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje novih lakih vozila**

*Budući da se ta uredba izravno ne odnosi na gradove Pariz, Bruxelles i Madrid, njihove tužbe za njezino poništenje moraju se odbaciti kao nedopuštene*

Donošenjem Direktive 2007/46<sup>1</sup>, zakonodavac Unije uspostavio je usklađeni okvir homologacije motornih vozila kako bi olakšao njihovu registraciju, prodaju i stavljanje u upotrebu u Uniji. U kontekstu skandala „Dieselgate“ Europska komisija uspostavila je postupak ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje (u daljnjem tekstu: RDE)<sup>2</sup> lakih osobnih i gospodarskih vozila homologiranih u skladu s primjenjivim propisima<sup>3</sup>, koji bi bolje odražavao emisije izmjerene na cesti. Zahtjevi za ispitivanja RDE potom su dopunjeni Uredbom Komisije 2016/646<sup>4</sup> kojom se utvrđuju vrijednosti emisija dušikovih oksida koje se ne smiju prekoračiti pri tim ispitivanjima (u daljnjem tekstu: sporna uredba).

Grad Pariz, Grad Bruxelles i Općina Madrid (u daljnjem tekstu: gradovi tužitelji) podnijeli su svoje tužbe za poništenje sporne uredbe jer ih se njome sprečava da osobnim vozilima nametnu ograničenja prometa s obzirom na njihove emisije onečišćujućih tvari. Komisija je protiv navedenih tužbi istaknula prigovore nedopuštenosti, koji su se temeljili na tome da se sporna uredba izravno ne odnosi na gradove tužitelje u smislu članka 263. četvrtog stavka UFEU-a.

Opći je sud ipak djelomično usvojio predmetne tužbe, smatrajući da se sporna uredba izravno odnosi na gradove tužitelje<sup>5</sup>. Konkretno, tumačeći Direktivu 2007/46<sup>6</sup> u kontekstu u kojem se nalazi sporna uredba, Opći je sud ocijenio da potonju valja kvalificirati kao regulatorni akt koji ne

<sup>1</sup> Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.)

<sup>2</sup> Uredba Komisije (EU) 2016/427 od 10. ožujka 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6), (SL 2016., L 82, str. 1.)

<sup>3</sup> Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.)

<sup>4</sup> Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 u pogledu emisija iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL 2016., L 109, str. 1.)

<sup>5</sup> Presuda od 13. prosinca 2018., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid protiv Komisije, [T-339/16](#), [T-352/16](#) i [T-391/16](#) (vidjeti i [PM br. 198/18](#))

<sup>6</sup> Članak 4. stavak 3. Direktive 2007/46.

podrazumijeva provedbene mjere i koji izravno utječe na izvršavanje zakonodavnih ovlasti tih gradova u području propisa o automobilskom prometu.

Odlučujući o žalbama koje su podnijele Savezna Republika Njemačka (predmet C-177/19 P), Mađarska (predmet C-178/19 P) i Komisija (predmet C-179/19 P), Sud ukida presudu Općeg suda pobliže u tom okviru određujući pojam „osoba na koju se akt izravno odnosi” kao uvjet dopuštenosti tužbe za poništenje koju regionalno tijelo države članice podnosi protiv akta Europske unije.

## Ocjena Suda

Sud najprije podsjeća na to da regionalno ili lokalno tijelo s pravnom osobnošću može, poput svake fizičke ili pravne osobe, podnijeti tužbu protiv akta prava Unije samo ako potpada pod jedan od slučajeva predviđenih člankom 263. četvrtim stavkom UFEU-a<sup>7</sup>, koji zahtijevaju da se predmetni akt izravno odnosi na osobu ili tijelo o kojem je riječ. Da bi se pobijani akt izravno odnosio na podržavno tijelo, moraju biti kumulativno ispunjena dva kriterija. S jedne strane, **osporavana mjera mora izravno proizvoditi učinke na pravni položaj tih tijela** i, s druge strane, ne smije ostavljati nikakvu diskrecijsku ovlast adresatima zaduženima za njezinu provedbu.

Sud potom ispituje sprečava li doista članak 4. stavak 3. drugi podstavak Direktive 2007/46, prema kojem „države članice ne zabranjuju, ograničavaju ili ometaju registraciju, prodaju, stavljanje u upotrebu ili vožnju cestama vozila [...] ako ispunjavaju zahtjeve iz [Direktive]”, da gradovi tužitelji izvršavaju svoje ovlasti uređivanja prometa osobnih vozila radi smanjenja onečišćenja i, posljedično, treba li, s obzirom na odnos između te odredbe i sporne uredbe, smatrati da se potonja izravno odnosi na te gradove. U tu svrhu Sud predmetnu odredbu tumači s obzirom na njezin tekst, kontekst u kojem se nalazi, ciljeve propisa kojeg je dio, kao i relevantne elemente u vezi s njezinim nastankom.

Što se tiče teksta članka 4. stavka 3. drugog podstavka Direktive 2007/46 i, osobito, njime propisane zabrane ograničavanja „vožnje na cestama” određenih vozila, Sud pojašnjava da se ta odredba ne odnosi samo na promet vozila na državnom području države članice, nego i na druge djelatnosti, poput registracije, prodaje i stavljanja u upotrebu vozila. Takva ograničenja znače opću prepreku pristupu tržištu vozila.

Što se tiče konteksta u kojem se ta odredba nalazi, Sud ističe da se **obveze država članica na temelju Direktive 2007/46 odnose na stavljanje na tržište motornih vozila, a ne na naknadnu vožnju tim vozilima**. Sud nadalje zaključuje da, iako članak 4. stavak 3. drugi podstavak te direktive propisuje negativnu obvezu koja sprečava države članice da zabrane, ograniče ili ometaju cestovni promet vozila koja ispunjavaju zahtjeve iz Direktive, prvi podstavak tog članka predviđa, a da pritom ne spominje cestovni promet, pozitivnu obvezu koja državama članicama omogućuje da registriraju i dopuste prodaju i stavljanje u upotrebu tih vozila. Stoga, suprotno tumačenju Općeg suda, doseg negativne obveze ne može biti širi od dosega pozitivne obveze, s obzirom na to da je tekst tih dvaju podstavaka komplementaran. Naposljetku, Sud napominje da gradovi tužitelji nemaju ovlasti u području homologacije vozila.

Što se tiče cilja Direktive 2007/46, on se sastoji od uvođenja jedinstvenog postupka homologacije novih vozila i, slijedom toga, uspostavljanja i funkcioniranja unutarnjeg tržišta, pri čemu se nastoji zajamčiti visok stupanj cestovne sigurnosti potpunim usklađivanjem tehničkih zahtjeva koji se osobito odnose na izradbu vozila.

Osim toga, nastanak članka 4. stavka 3. drugog podstavka Direktive 2007/46 otkriva da zabrana protivljenja „prometu na cestama” određenih vozila nema za cilj proširiti područje primjene

---

<sup>7</sup> U četvrtom stavku članka 263. UFEU-a predviđeno je da „[s]vaka fizička ili pravna osoba može pod uvjetima utvrđenima u stavku prvom i drugom pokrenuti postupke protiv akta koji je upućen toj osobi ili koji se izravno i osobno odnosi na nju te protiv regulatornog akta koji se izravno odnosi na nju, a ne podrazumijeva provedbene mjere”.

zakonodavstva o homologaciji vozila, nego samo spriječiti to da države članice zaobiđu zabranu protivljenja pristupu tržištu vozila koja su u skladu s primjenjivim propisima.

Stoga, prema mišljenju Suda, **tumačenje koje je u odnosu na članak 4. stavak 3. drugi podstavak Direktive 2007/46 primijenio Opći sud daje toj odredbi široko značenje kako bi se potkrijepio zaključak prema kojem joj se protive određena lokalna ograničenja u području prometa koja su namijenjena, među ostalim, zaštititi okoliša.** Takvo tumačenje nije u skladu s kontekstom u kojem se ta odredba nalazi, ciljevima propisa kojeg je dio, kao ni s nastankom navedene odredbe.

Slijedom toga, Sud zaključuje da je **Opći sud počinio pogrešku koja se tiče prava time što je presudio da se sporna uredba izravno odnosi na gradove tužitelje,** u smislu članka 263. četvrtog stavka UFEU-a.

U odgovoru na zabrinutost gradova tužitelja u pogledu tužbe zbog povrede obveze koja bi se na temelju povrede sporne uredbe mogla podnijeti protiv država članica u kojima se ti gradovi nalaze, Sud naglašava da **donošenje propisa kojima se ograničava lokalni promet određenih vozila radi zaštite okoliša ne može povrijediti zabranu propisanu spornom uredbom,** tako da ne može imati izravan utjecaj na eventualnu tužbu zbog povrede obveze.

S obzirom na prethodno navedeno, Sud **ukida pobijanu presudu,** utvrđuje da stanje postupka dopušta donošenje konačne odluke i **odbacuje kao nedopuštene tužbe za poništenje koje su podnijeli gradovi tužitelji.**

---

**NAPOMENA:** Protiv odluke Općeg suda Suda se može podnijeti žalba ograničena na pravna pitanja. Žalba u načelu nema suspenzivan učinak. Ako je dopuštena i osnovana, Sud ukida odluku Općeg suda. Ako je u predmetu moguće presuditi, Sud ga može i sam riješiti. U suprotnome, predmet se vraća Općem sudu, koji je vezan odlukom Suda donesenom povodom žalbe.

---

*Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Sud.*

*[Cjelovit tekst](#) presude objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.*

*Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 4293*

*Snimke s objave presude nalaze se na „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106*