



A C-177/19. P. sz., Németország kontra Ville de Paris és társai, a
C-178/19. P. sz., Magyarország kontra Ville de Paris és társai és a
C-179/19. P. sz., Bizottság kontra Ville de Paris társai egyesített ügyekben
hozott ítélet

Sajtó és Tájékoztatás

A Bíróság hatályon kívül helyezi a Törvényszék azon ítéletét, amelyben részlegesen megsemmisítette az új könnyű gépjárművek valós vezetési feltételek melletti vizsgálatok során mérendő kibocsátási értékeit megállapító bizottsági rendeletet

Mivel Párizs városát, Brüsszel városát és Madrid önkormányzatát e rendelet nem érinti közvetlenül, megsemmisítés iránti kereseteiket mint elfogadhatatlanokat el kell utasítani

A 2007/46 irányelv¹ elfogadásával az uniós jogalkotó a gépjárművek Unióban történő nyilvántartásba vételének, értékesítésének és forgalomba helyezésének megkönnyítése érdekében harmonizált jóváhagyási keretet hozott létre. A dízelbotrányal összefüggésben az Európai Bizottság az alkalmazandó szabályozásnak megfelelően² jóváhagyott könnyű személy- és haszongépjárművek valós vezetési feltételek melletti kibocsátására (a továbbiakban: RDE)³ vonatkozó vizsgálati eljárást vezetett be annak érdekében, hogy az jobban tükrözze a közúti közlekedésben mért kibocsátásokat. Az RDE-vizsgálatokra vonatkozó előírásokat ezt követően a 2016/646 bizottsági rendelet⁴ egészítette ki, amely rögzíti az e vizsgálatok során túl nem lépendő nitrogén-oxid-kibocsátási értékeket (a továbbiakban: vitatott rendelet).

A Ville de Paris, a Ville de Bruxelles és az ayuntamiento de Madrid (a továbbiakban: felperes városok) külön-külön keresetet terjesztettek elő a vitatott rendelet megsemmisítése iránt, amennyiben az megakadályozza őket abban, hogy a szennyezőanyag-kibocsátások alapján közlekedési korlátozásokat írjanak elő a személygépjárművek vonatkozásában. A Bizottság elfogadhatatlansági kifogásokat terjesztett elő a fent hivatkozott keresetekkel szemben, amelyeket arra alapított, hogy a vitatott rendelet az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése értelmében nem érinti közvetlenül a felperes városokat.

Ezeknek a kereseteknek a Törvényszék mindazonáltal részben helyt adott, és megállapította, hogy a felperes városokat a vitatott rendelet közvetlenül érinti.⁵ A 2006/46 irányelv⁶ értelmezése kapcsán, amelynek keretébe a vitatott rendelet is illeszkedik, a Törvényszék konkrétan megállapította, hogy a vitatott rendelet végrehajtási intézkedéseket nem tartalmazó, rendeleti jellegű jogi aktusnak minősítendő, amely közvetlenül érinti ezen városoknak a személygépjárművek közlekedésének szabályozására irányuló jogköreinek gyakorlását.

¹ A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.).

² A könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 171., 1. o.).

³ A 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. március 10-i (EU) 2016/427 bizottsági rendelet (HL 2016. L 82., 1. o.).

⁴ A 692/2008/EK rendeletnek a könnyű személy- és haszongépjárművek kibocsátásai (Euro 6) tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. április 20-i (EU) 2016/646 bizottsági rendelet (HL 2016. L 109., 1. o.).

⁵ 2018. december 13-i Ville de Paris, Ville de Bruxelles és Ayuntamiento de Madrid kontra Bizottság ítélet ([T-339/16](#), [T-352/16](#) és [T-391/16](#), lásd még: [198/18. sz. sajtóközlemény](#)).

⁶ A 2007/46 irányelv 4. cikkének (3) bekezdése.

A Németországi Szövetségi Köztársaság (C-177/19. P. sz. ügy), Magyarország (C-178/19. P. sz. ügy) és a Bizottság (C-179/19. P. sz. ügy) által benyújtott fellebbezések alapján eljáró Bíróság hatályon kívül helyezi a Törvényszék ítéletét, és ennek keretében pontosítja a „közvetlen érintettség” fogalmát, mint a valamely tagállam regionális egysége által egy európai uniós jogi aktussal szemben benyújtott megsemmisítés iránti kereset elfogadhatóságának feltételét.

A Bíróság álláspontja

A Bíróság mindenekelőtt emlékeztet arra, hogy egy jogi személyiséggel rendelkező regionális vagy helyi közigazgatási egység – bármely természetes vagy jogi személyhez hasonlóan – kizárólag abban az esetben indíthat eljárást valamely uniós jogi aktus ellen, ha az az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdésében⁷ előírt esetek valamelyikébe tartozik, amelyek megkövetelik, hogy a szóban forgó személyt vagy szervezetet az érintett jogi aktus közvetlenül érintse. Ahhoz, hogy valamely, az államinál alacsonyabb szintű jogalanyt közvetlenül érintse a vitatott jogi aktus, két feltételnek kell együttesen teljesülnie. Egyrészt **a vitatott intézkedésnek közvetlen hatást kell gyakorolnia e jogalanyok jogi helyzetére**, másrészt pedig nem hagyhat mérlegelési jogkört az intézkedés végrehajtására kötelezett címzettek számára.

Ezt követően a Bíróság azt vizsgálja, hogy a 2007/46 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének második albekezdése, amely szerint „a tagállamok nem tiltják meg, korlátozzák vagy akadályozzák a járművek [...] nyilvántartásba vételét, értékesítését, forgalomba helyezését és közúti forgalomban való használatát [...], amennyiben azok megfelelnek az irányelv követelményeinek”, ténylegesen megakadályozza-e a felperes városokat abban, hogy a szennyezés csökkentése érdekében a személygépjárművek közlekedésének szabályozására irányuló jogkörüket gyakorolják, következésképpen pedig azt, hogy az e rendelkezés és a vitatott rendelet közötti kapcsolatra tekintettel úgy kell-e tekinteni, hogy e rendelet e városokat közvetlenül érinti. E célból a Bíróság a szóban forgó rendelkezést annak szövegére, szövegkörnyezetére, annak a szabályozásnak a célkitűzésire, amelynek az részét képezi, valamint a keletkezése szempontjából releváns elemekre tekintettel értelmezi.

Ami a 2007/46 irányelv 4. cikke (3) bekezdése második albekezdésének szövegét, és különösen az ott előírt, a „közúti forgalomban való használat” korlátozásának tilalmát illeti, a Bíróság pontosítja, hogy e rendelkezés nem csupán a járművek valamely tagállam területén történő közlekedésére vonatkozik, hanem más tevékenységekre is, mint például a járművek nyilvántartásba vétele, értékesítése és forgalomba helyezése. Az ilyen korlátozások a járművek piacra jutásának általános akadályát jelentik.

E rendelkezés szövegkörnyezetét illetően a Bíróság megjegyzi, hogy **a tagállamok számára a 2007/46 irányelv alapján előírt kötelezettségek a gépjárművek forgalomba hozatalára vonatkoznak, nem pedig azok későbbi forgalomban való használatára**. Megállapítja továbbá, hogy míg ezen irányelv 4. cikke (3) bekezdésének második albekezdése olyan negatív kötelezettséget fogalmaz meg, amely megakadályozza a tagállamokat abban, hogy megtiltsák, korlátozzák vagy akadályozzák az irányelv követelményeinek megfelelő járművek közúti forgalomban való használatát, az első albekezdés olyan pozitív kötelezettséget ír elő – a közúti forgalomban való használat említése nélkül –, amely lehetővé teszi a tagállamok számára ezen járművek nyilvántartásba vételét, illetve az értékesítésük és forgalomba helyezésük engedélyezését. Így a Törvényszék által elfogadott értelmezéssel ellentétben a negatív kötelezettség terjedelme nem lehet tágabb, mint a pozitív kötelezettség terjedelme, mivel e két albekezdés egymás komplementerje. Végül a Bíróság megjegyzi, hogy a felperes városok nem rendelkeznek hatáskörrel a járművek jóváhagyása terén.

A 2007/46 irányelv célkitűzése az, hogy egységes jóváhagyási eljárást vezessen be az új járművekre vonatkozóan, és – tágabb értelemben – célja a belső piac megteremtése és működése

⁷ Az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése úgy rendelkezik, hogy „bármely természetes vagy jogi személy az első és második bekezdésben említett feltételek mellett eljárást indíthat a neki címzett vagy az őt közvetlenül és személyében érintő jogi aktusok ellen, továbbá az őt közvetlenül érintő olyan rendeleti jellegű jogi aktusok ellen, amelyek nem vonnak maguk után végrehajtási intézkedéseket”.

a közúti közlekedés magas szintű biztonságának garantálása mellett, amely magas szintet az elsősorban a járművek szerkezetére vonatkozó műszaki követelmények teljes harmonizációja biztosítja.

Egyébiránt a 2007/46 irányelv 4. cikke (3) bekezdése második albekezdésének keletkezéstörténete rámutat arra, hogy az egyes járművek „közúti forgalomban való használata” korlátozása tilalmának nem az volt a célja, hogy kiterjesszék a járművek jóváhagyására vonatkozó szabályozás hatályát, hanem kizárólag annak elkerülése, hogy a tagállamok megkerüljék az alkalmazandó szabályozásnak megfelelő járművek piacra jutásának megakadályozására vonatkozó tilalmat.

Ennélfogva a Bíróság szerint **a Törvényszék értelmezése a 2007/46 irányelv 4. cikke (3) bekezdése második albekezdésének tág értelmet tulajdonít azon következtetés alátámasztása érdekében, amely szerint e rendelkezés akadályát képezi bizonyos helyi, többek között a környezet védelmére irányuló forgalomkorlátozásoknak.** Ez az értelmezés nem felel meg sem e rendelkezés szövegösszefüggéseinek, sem azon szabályozás céljainak, amelynek részét képezi, sem pedig az említett rendelkezés keletkezéstörténetének.

Következésképpen a Bíróság megállapítja, hogy **a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a vitatott rendelet az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése értelmében közvetlenül érinti a felperes városokat.**

A felperes városok azon aggodalmára válaszul, hogy alkalmasint a vitatott rendelet megsértése miatt kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet lehet indítani az érintett tagállammal szemben, a Bíróság hangsúlyozza, hogy **a bizonyos járművek helyi közlekedését környezetvédelmi célból korlátozó szabályozás elfogadása nem alkalmas arra, hogy sértse a vitatott rendelet által előírt tilalmat,** így az nem lehet közvetlen hatással a kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset eshetőségére.

A fentiekre tekintettel a Bíróság **a megtámadott ítéletet hatályon kívül helyezi, továbbá** úgy ítéli meg, hogy a per állása megengedi az érdemi határozathozatalt, amelynek elbírálása nyomán **mint elfogadhatatlanokat elutasítja a felperes városok által benyújtott megsemmisítés iránti kereseteket.**

Emlékeztető: A Törvényszék ítéletével vagy végzésével szemben a Bírósághoz lehet fellebbezni, kizárólag jogkérdésekben. A fellebbezésnek főszabály szerint nincs halasztó hatálya. Ha a fellebbezés elfogadható és megalapozott, a Bíróság hatályon kívül helyezi a Törvényszék határozatát. Ha a per állása megengedi, a Bíróság a jogvitát maga is érdemben eldöntheti. Ellenkező esetben a Bíróság az ügyet visszautalja a Törvényszék elé, amely kötve van a fellebbezési eljárás során a Bíróság által hozott határozathoz.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106.