



Mediji in informacije

Sodišče Evropske unije
SPOROČILO ZA MEDIJE št. 2/22

Luxembourg, 13. januar 2022

Sodba v združenih zadevah C-177/19 P Nemčija - Ville de Paris in drugi/Komisija,
C-178/19 P Madžarska - Ville de Paris in drugi/Komisija ter C-179/19 P
Komisija/Ville de Paris in drugi

Sodišče je razveljavilo sodbo Splošnega sodišča, s katero je bila delno razveljavljena Uredba Komisije o določitvi vrednosti emisij za preskuse dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo novih lahkih vozil

Ker se ta uredba na mesta Pariz, Bruselj in Madrid ne nanaša neposredno, je Sodišče ugotovilo, da je treba njihove tožbe za razveljavitev te uredbe zavreči kot nedopustne

Zakonodajalec Unije je s sprejetjem Direktive 2007/46¹ vzpostavil harmoniziran okvir v zvezi s homologacijo motornih vozil, da bi olajšal njihovo registracijo, prodajo in začetek uporabe v Uniji. Evropska komisija je v kontekstu škandala „Dieselgate“ uvedla preskusni postopek za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (v nadaljevanju: RDE)² lahkih osebnih in gospodarskih vozil, homologiranih v skladu z veljavnimi predpisi,³ da bi se bolje odražale emisije, izmerjene na cestah. Zahteve za preskuse RDE so bile nato dopolnjene z Uredbo Komisije 2016/646,⁴ ki določa vrednosti emisij dušikovih oksidov, ki se med temi preskusi ne smejo preseči (v nadaljevanju: sporna uredba).

Ville de Paris, ville de Bruxelles in ayuntamiento de Madrid (v nadaljevanju: tožeča mesta) so vložila vsako svojo tožbo za razveljavitev sporne uredbe v delu, v katerem naj bi jim ta preprečevala, da za potniška vozila določijo omejitve prometa glede na njihove emisije onesnaževal. Komisija je zoper zgoraj navedene tožbe uveljavljala ugovore nedopustnosti, ki so se nanašali na to, da se sporna uredba na tožeča mesta ne nanaša neposredno v smislu člena 263, četrti odstavek, PDEU.

Splošno sodišče pa je tem tožbam delno ugodilo, saj je menilo, da se sporna uredba na tožeča mesta neposredno nanaša.⁵ Natančneje, Splošno sodišče je pri razlagi Direktive 2007/46⁶, v okvir katere spada sporna uredba, ugotovilo, da je treba to uredbo opredeliti za predpis, ki ne potrebuje izvedbenih ukrepov in ki neposredno vpliva na izvajanje normativnih pristojnosti teh mest na področju ureditve avtomobilskega prometa.

Na podlagi pritožb Zvezne republike Nemčije (zadeva C-177/19 P), Madžarske (zadeva C-178/19 P) in Komisije (zadeva C-179/19 P) je Sodišče sodbo Splošnega sodišča razveljavilo in v tem okviru pojasnilo pojem „oseba, na katero se akt neposredno nanaša“, kar je pogoj za dopustnost ničnostne tožbe, ki jo je regionalna skupnost države članice vložila zoper akt Evropske unije.

¹ Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL 2007, L 263, str. 1).

² Uredba Komisije (EU) 2016/427 z dne 10. marca 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL 2016, L 82, str. 1).

³ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL 2007, L 171, str. 1).

⁴ Uredba Komisije (EU) 2016/646 z dne 20. aprila 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL 2016, L 109, str. 1).

⁵ Sodba z dne 13. decembra 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles in Ayuntamiento de Madrid/Komisija*, [T-339/16, T-352/16 et T-391/16](#) (glej tudi sporočilo za medije št. [198/18](#)).

⁶ Člen 4(3) Direktive 2007/46.

Presoja Sodišča

Sodišče najprej navaja, da lahko regionalna ali lokalna skupnost s pravno osebnostjo, tako kot vsaka fizična ali pravna oseba, vloži tožbo zoper akt prava Unije le takrat, kadar izpolnjuje pogoje enega od primerov iz člena 263, četrti odstavek, PDEU⁷, ki zahtevajo, da se zadevni akt na zadevno osebo ali subjekt neposredno nanaša. Da bi se zadevni akt neposredno nanašal na poddržavno skupnost, morata biti kumulativno izpolnjeni dve merili. Prvič, **izpodbijani ukrep mora imeti neposredne učinke na pravni položaj teh skupnosti** in, drugič, naslovnikom, zadolženim za njegovo izvedbo, ne sme puščati nikakršne diskrecijske pravice.

Sodišče je nato preučilo, ali člen 4(3), drugi pododstavek, Direktive 2007/46, v skladu s katerim države članice „[n]e prepovejo, omejijo ali preprečijo registracije, prodaje, začetka uporabe ali vožnje po cestah vozil, [...] če izpolnjujejo [...] zahteve [iz direktive]“, tožečim mestom dejansko preprečuje, da bi izvajala svoje pristojnosti urejanja prometa potniških vozil, da bi zmanjšala onesnaževanje, in ali je torej treba glede na povezavo med to določbo in sporno uredbo šteti, da se ta uredba na ta mesta neposredno nanaša. Tako je Sodišče zadevno določbo razlagalo glede na njeno besedilo, kontekst, v katerega se umešča, cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del je, in upoštevne dejavnike, ki izhajajo iz njenega nastanka.

Kar zadeva besedilo člena 4(3), drugi pododstavek, Direktive 2007/46 in zlasti prepoved omejevanja „vožnje po cesti“ nekaterih v vozil, določeno v tem členu, je Sodišče pojasnilo, da se ta določba ne nanaša le na promet vozil na ozemlju države članice, temveč tudi na druge dejavnosti, kot so registracija, prodaja in začetek uporabe vozil. Take omejitve pomenijo splošno oviro za dostop vozil do trga.

Kar zadeva kontekst, v katerega se ta določba umešča, je Sodišče navedlo, da se **obveznosti, ki so državam članicam naložene v Direktivi 2007/46, nanašajo na dajanje motornih vozil na trg, in ne na poznejši promet, v katerem bodo udeležena**. Poleg tega je ugotovilo, da čeprav člen 4(3), drugi pododstavek, te direktive določa negativno obveznost, ki državam članicam preprečuje, da bi prepovedale, omejevale ali ovirale vožnjo vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive, po cestah, pa prvi pododstavek tega člena določa pozitivno obveznost, ki državam članicam omogoča registracijo in dovolitev prodaje in začetka uporabe teh vozil ter v okviru katere vožnja po cesti ni omenjena. Tako v nasprotju z razlago Splošnega sodišča obseg negativne obveznosti ne more biti širši od obsega pozitivne obveznosti, saj se besedilo teh dveh pododstavkov dopolnjuje. Nazadnje, Sodišče je ugotovilo, da tožeča mesta nimajo pristojnosti na področju homologacije vozil.

Kar zadeva cilj, ki ga uresničuje Direktiva 2007/46, pa je ta cilj vzpostavitev enotnega postopka homologacije novih vozil ter s tem vzpostavitev in delovanje notranjega trga ob hkratnem zagotavljanju visoke ravni varnosti v cestnem prometu, ki je zagotovljena s popolno harmonizacijo tehničnih zahtev, ki se nanašajo zlasti na izdelavo vozil.

Poleg tega je iz zgodovine nastanka člena 4(3), drugi pododstavek, Direktive 2007/46 razvidno, da cilj prepovedi nasprotovanja „vožnji po cesti“ nekaterih vozil ni bil razširiti področje uporabe ureditve o homologaciji vozil, temveč zgolj preprečiti, da bi države članice zaobšle prepoved nasprotovanja dostopu do trga vozil, ki so v skladu z veljavno ureditvijo.

Tako je po mnenju Sodišča **Splošno sodišče pri svoji razlagi členu 4(3), drugi pododstavek, Direktive 2007/46 pripisalo širok obseg, da bi utemeljilo sklep, da ta določba pomeni oviro za nekatere lokalne omejitve na področju prometa, katerih namen je zlasti varstvo okolja**. Taka razlaga ni v skladu niti s kontekstom, v katerega se umešča ta določba, niti s cilji ureditve, katere del je, niti z zgodovino nastanka navedene določbe.

⁷ Člen 263, četrti odstavek, PDEU določa, da lahko „[f]izične ali pravne osebe [...] pod pogoji iz prvega in drugega odstavka vložijo tožbe zoper nanje naslovljene akte ali zoper akte, ki se nanje neposredno in posamično nanašajo, in zoper predpise, ki se nanje neposredno nanašajo, a ne potrebujejo izvedbenih ukrepov“.

Zato je Sodišče ugotovilo, da je **Splošno sodišče s tem, da je presodilo, da se sporna uredba na tožeča mesta neposredno nanaša** v smislu člena 263, četrty odstavek, PDEU, **napačno uporabilo pravo**.

Sodišče v odgovor na skrbi tožečih mest, ki se nanašajo na možnost tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti zoper eno od držav članic, ki jim pripadajo, zaradi kršitve sporne uredbe, poudarja, da **sprejetje ureditve, s katerimi se omejuje lokalni promet nekaterih vozil zaradi varstva okolja, ne more kršiti prepovedi, ki jo določa sporna uredba**, tako da ne more neposredno priversti do tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti.

Glede na navedene preudarke je Sodišče **izpodbijano sodbo razveljavilo**, ugotovilo, da stanje postopka dovoljuje odločitev o sporu, **in** o njem odločilo tako, da je **ničnostne tožbe, ki so jih vložila tožeča mesta, zavrglo kot nedopustne**.

OBVESTILO: Pri Sodišču je mogoče zoper sodbo ali sklep Splošnega sodišča vložiti pritožbo, omejeno na pravna vprašanja. Pritožba načeloma nima odložilnega učinka. Če je dopustna in utemeljena, Sodišče razveljavi odločitev Splošnega sodišča. Če stanje postopka to dovoljuje, lahko Sodišče samo dokončno odloči o zadevi. Sicer vrne zadevo v razsojanje Splošnemu sodišču, to pa je vezano na odločitev, ki jo je Sodišče sprejelo v okviru pritožbe.

Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Posnetki z razglasitve sodbe so dostopni na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106.