

# Przegląd Prawno-Ekonomiczny

**REVIEW OF LAW, BUSINESS & ECONOMICS**

kwiecień-maj-czerwiec

**Nr 47**  
(2/2019)



WYDZIAŁ ZAMIEJSCOWY  
PRAWA I NAUK  
O SPOŁECZEŃSTWIE | **KUL**

#### WYDAWCA

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II | Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie  
w Stalowej Woli

#### ADRES REDAKCJI

Redakcja „Przeglądu Prawno-Ekonomicznego” | 37-450 Stalowa Wola, ul. Ofiar Katynia 6a |  
e-mail: ppe@kul.pl

#### ZESPÓŁ REDAKCYJNY

dr Artur Lis – redaktor naczelny (editor-in-chief) | dr David W. Lutz (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | dr Dariusz Żak – zastępcy redaktora naczelnego (associate editors) | dr hab. Grzegorz Wolak – sekretarz redakcji (administrative editor) | dr hab. Piotr T. Nowakowski – redaktor ds. międzynarodowych (international editor) | dr hab. Filip Ciepły, dr Isaac Desta (Holy Cross College w Notre Dame, USA), dr Dorota Tokarska, dr Dominik Tyrawa, dr Timothy Wright (Holy Cross College w Notre Dame, USA) – redaktorzy tematyczni (subject editors) | dr Piotr Pomorski – redaktor statystyczny (statistical editor) | mgr Agnieszka Lis – redaktor językowy polskojęzyczny (Polish-language editor) | mgr Tomasz Deptuła (USA) – redaktor językowy anglojęzyczny (English-language editor) | prof. dr hab. Nikolaï Gołowaty (UKRAINA) – redaktor językowy rosyjskojęzyczny | dr Judyta Przyłuska-Schmitt – redaktor konsultant (consulting editor) | mgr Rafał Podlesny – redaktor techniczny (layout editor)

#### RADA NAUKOWA

ks. prof. dr hab. Antoni DĘBIŃSKI (Rektor KUL Lublin) | prof. dr hab. Thomas BURZYCKI (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | prof. dr hab. Wiktor CZEPUKO (Ukraina) | dr hab. Leszek CWIKŁA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Czesław DEPTUŁA (KUL Lublin) | dr hab. Marzena DYJAKOWSKA (KUL Lublin) | abp. prof. dr hab. Andrzej DZIĘGA (Szczecin) | dr hab. Krzysztof GRZEGORCZYK (Wyższa Szkoła Humanistyczno-Przyrodnicza w Sandomierzu) | nadkom. dr Dominik HRYSZKIEWICZ (Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie) | prof. dr hab. Aleks JUDASZEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | prof. dr hab. Marian KOZACZKA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Andrzej KUCZUMOW (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Pantelis KYRMIZOGLOU (Alexander TEI of Thessaloniki, Greece) | dr hab. Antoni MAGDOŃ (KUL Stalowa Wola) | ks. prof. dr hab. Henryk MISZTAŁ (KUL Lublin) | prof. dr hab. Wojciech NASIEROWSKI (University of New Brunswick) | prof. dr hab. Jurij PACZKOWSKI (Ukraina) | prof. dr hab. Pylyp PYLYPENKO (Ukraina) | prof. dr hab. Anton STASCH (European Akademy of Technology & Management, Oedheim Niemcy) | prof. dr hab. Tomasz WIELICKI (California State University, Fresno) | ks. dr hab. Krzysztof WARCHAŁOWSKI (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego)

#### RECENZENCI ZEWNĘTRZNI

dr hab. Leszek BIELECKI (Wyższa Szkoła Ekonomii, Prawa i Nauk Medycznych w Kielcach) | dr Walentyn GOŁOWCZENKO (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr hab. Mirosław KARPIUK (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr Barbara Lubas (Nadbużańska Szkoła Wyższa w Siemiatyczach) | prof. dr hab. Oleksander MEREŻKO (Ukraina) | dr Kiril MURAWIEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr Łukasz Jerzy PIKULA (Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach) | ks. dr hab. Tomasz RAKOCZY (Uniwersytet Zielonogórski) | dr hab. Krystyna ROSŁANOWSKA-PLICHCIŃSKA (Wyższa Szkoła Zarządzania i Ekologii w Warszawie) | dr hab. Piotr RYGUŁA (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego) | dr hab. Romuald SZEREMIETIEW (Akademia Obrony Narodowej) | prof. dr hab. Jerzy Tomasz SZKUTNIK (Politechnika Częstochowska) | prof. dr hab. Dariusz SZPOPER (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr hab. Andrzej SZYMAŃSKI (Uniwersytet Opolski) | dr Agnieszka OGRODNIK-KALITA (Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie)

#### DRUK I OPRAWA

VOLUMINA.PL DANIEL KRZANOWSKI | ul. Ks. Witolda 7-9, 71-063 Szczecin | tel. 91 812 09 08 |  
e-mail: druk@volumina.pl

ISSN 1898-2166 | Nakład 300 egz.

# Spis treści

## Artykuły

KRZYSZTOF BOKWA, IWO JAROSZ *Zdradziłeś – zapłać? Cywilnoprawne konsekwencje zdrady małżeńskiej i ich współczesna erozja* | 12

MAGDALENA STOPIAK *Relacja między oświadczeniami woli a oświadczeniami wiedzy* | 30

TOMASZ PIOTROWSKI *Prawo do rozpowszechniania wizerunku sportowca* | 43

GABRIELA SACHA *Sztuczna inteligencja a prawo autorskie* | 63

ARKADIUSZ KROKOWSKI *Pośrednie, umowne ograniczenie umocowania prokurenta współnika spółki cywilnej przez umowę spółki skuteczne wobec osób trzecich* | 78

KAROLINA PAŁKA, MAREK STOLORZ *Prosta spółka akcyjna na Słowacji – ogólna charakterystyka i wybrane problemy* | 94

ŁUKASZ CHYLA *Czy wystarczający jest próg wyłączenia prospektu emisyjnego na poziomie 2,5 mln EURO?* | 106

JAROSŁAW KOWALSKI *Wady i zalety postępowań odrębnych na przykładzie postępowania upominawczego i elektronicznego postępowania upominawczego* | 124

ANNA MARIA BARAŃSKA *Skuteczność wniosku o sporządzenie i doręczenie uzasadnienia orzeczenia złożonego przed jego ogłoszeniem* | 136

MATEUSZ KORZENIAK, MATEUSZ SZURMAN *Przestępstwo manipulacji instrumentami finansowymi - analiza jurydyczna na tle regulacji rozporządzenia MAR i dyrektywy MAD II* | 154

KAMIL LEŚNIEWSKI *Słów kilka o instytucji wspólnych zespołów śledczych w przyrządzie polskiej procedury karnej* | 173

KAROL JUSZKA *Czynniki dotyczące podjęcia na nowo umorzonego postępowania przygotowawczego w orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych* | 195

KAROLINA PALKA *Przestępstwo zniszczenia i uszkodzenia dziedzictwa archeologicznego w słowackim prawie karnym* | 205

MARLENA STRADOMSKA *Kryptowaluty jako zagrożenie dla systemu jednostki – analiza prawno – psychologiczna* | 222

PAULINA KOWALSKA *Udział radnego w głosowaniu a jego interes prawny* | 234

ANDRZEJ MICHALIK *Prawnopodatkowe konsekwencje udziału kościelnych osób prawnych w rozwijaniu sektora spółdzielni socjalnych osób prawnych* | 250

MAGDALENA MICHALSKA *Miejsce sądownictwa polubownego w polskim porządku konstytucyjnym* | 274

DOMINIK TYRAWA *Autostrada i droga ekspresowa jako obszar quasi specjalny w systemie dróg publicznych* | 291

PIOTR OLEJNICZAK *Problemy praktyczne związane z ustaleniem podmiotu opodatkowania podatkiem od nieruchomości* | 305

TRISTAN SKUPNIEWICZ *Geneza i rozwój standardów emisji spalin pojazdów w Unii Europejskiej* | 319

ŁUKASZ PIKUŁA *Christian Thomasius i koniec tradycji scholastycznej w nauce prawa* | 332

KRZYSZTOF BOKWA *„Baron Cygański” J. Straussa – spojrzenie prawne* | 355

KAROL SKOREK *Krytyka austriackiej szkoły ekonomicznej w ujęciu Oskara Langego* | 380

MARCIN MOLENDĄ, MARTA KRUHLAYĄ *Planowanie zasobów ludzkich w przedsiębiorstwie turystycznym* | 394

## Glosa

TOMASZ RAKOCZY *Wykładnia językowa i celowościowa przepisu zawierającego katalog osób, którym przysługuje świadczenie pielęgnacyjne. Glosa do wyroku WSA w Poznaniu z dnia 29 czerwca 2017 r., II SA/Po 307/17 | 407*

SŁAWOMIR ZWOLAK *Glosa do wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 września 2016 r., II OSK 3152/14 | 422*

## Tekst źródłowy

ARTUR LIS *O humanitarnym nawracaniu pogan w świetle bulli Honoriusza III | 433*

# Contents

## Articles

KRZYSZTOF BOKWA, IWO JAROSZ *You betray – you must pay? Civil-law consequences of adultery and the modern erosion thereof* | 12

MAGDALENA STOPIAK *Relation between statements of will and statements of knowledge* | 30

TOMASZ PIOTROWSKI *Right to disseminate the image of an athlete* | 43

GABRIELA SACHA *Copyright and Artificial Intelligence* | 63

ARKADIUSZ KROKOWSKI *The issue of limiting indirectly the scope of powers of procurator in respect of third parties by creating the right to represent the partner in the civil law related partnership agreement* | 78

KAROLINA PALKA, MAREK STOLORZ *Simple joint stock company in Slovakia - general characteristics and selected problems* | 94

ŁUKASZ CHYLA *Is 2.5 million EUR prospectus exemption threshold enough?* | 106

JAROSŁAW KOWALSKI *The advantages and disadvantages of separate proceedings by the case of writ proceedings and electronic writ-of-payment proceedings* | 124

ANNA MARIA BARAŃSKA *Effectiveness of the motion for drawing and providing of the statement of reasons of the verdict submitted before its announcement* | 136

MATEUSZ KORZENIAK, MATEUSZ SZURMAN *Market manipulation offence – juridical analysis under Market Abuse Regulation and Market Abuse Directive 2* | 154

KAMIL LEŚNIEWSKI *A few words about joint investigation teams from the perspective of Polish criminal procedure* | 173

- KAROL JUSZKA *Factors connected with resume preparatory criminal proceedings in the judgments issued by the Supreme Court and common courts* | 195
- KAROLINA PALKA *The crime of damaging and devaluation of archaeological heritage in Slovak criminal law* | 205
- MARLENA STRADOMSKA *Cryptocurrencies as a threat to the individual's system - legal and psychological analysis* | 222
- PAULINA KOWALSKA *Participation of the councillor in the voting and his legal interest* | 234
- ANDRZEJ MICHALIK *Legal and tax consequences of support church legal person in development of social cooperative movement* | 250
- MAGDALENA MICHALSKA *The position of arbitration in Polish constitutional order* | 274
- DOMINIK TYRAWA *Motorway and expressway as quasi special on public roads* | 291
- PIOTR OLEJNICZAK *Practical problems related to determining the subject of real estate taxation* | 305
- TRISTAN SKUPNIEWICZ *The origin and development of vehicle emissions standards in the European Union* | 319
- ŁUKASZ PIKUŁA *Christian Thomasius and the end of the scholastic tradition in the science of law* | 332
- KRZYSZTOF BOKWA *„The Gypsy Baron” by J. Strauss – a legal view* | 355
- KAROL SKOREK *Criticism of the Austrian school of economics in terms of Oskar Lange* | 380
- MARCIN MOLENDĄ, MARTA KRUHLAYĄ *Human resources planning in a tourist enterprise* | 394

## Gloss

TOMASZ RAKOCZY *Linguistic and system interpretation of the legal article including the catalogue of persons entitled to nursing benefit. Gloss to the decision of WSA of Poznan from 29th of June 2017, II SA/Po 307/17 | 407*

SŁAWOMIR ZWOLAK *Gloss to the judgment of the Supreme Administrative Court of 27 September 2016, file ref. II OSK 3152/14 | 422*

## Source text

ARTUR LIS *On the humanitarian conversion of pagans in the boulevard of Honorius III | 433*



Tristan Skupniewicz

# Geneza i rozwój standardów emisji spalin pojazdów w Unii Europejskiej

The origin and development of vehicle emissions standards in the European Union

## I. Wprowadzenie

Niniejszy artykuł ma na celu opisanie rozwoju prawa regulującego wymogi dotyczące emisji spalin przez pojazdy w Unii Europejskiej. Niniejsze opracowanie służy przede wszystkim ukazaniu *status quo* istniejącego przed tzw. skandalem *Dieseltgate*, przedstawienie kontekstu niezbędnego do przeprowadzenia rzetelnych rozważań o tym skandalu, jak i do zrozumienia zmian, które zachodzą w ostatnich latach w regulacjach prawa Unii Europejskiej dotyczących emisji spalin pojazdów. Rozważania przedstawione w artykule dotyczą historii i rozwoju standardów emisji spalin. Poza jego zakresem badawczym pozostają więc wydarzenia i zmiany najnowsze, w szczególności postępujące w sferze faktycznej i prawnej skutki skandalu *Dieseltgate*. Za cezurę w niniejszej pracy uznaje się więc wyjście na jaw skandalu *Dieseltgate*, co miało miejsce we wrześniu 2015 r.

Dzisiaj dawny system licznych dyrektyw składających się na normy emisji spalin już nie obowiązuje, i został zastąpiony przez dyrektywę ramową 2007/46/WE<sup>1</sup> oraz Rozporządzenie 715/2007<sup>2</sup>. Pomimo to należy podkreślić wartość naukową procesu rozwoju tego prawa. W szczególności rozwój ten jest istotny dlatego, że wiele

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Dz. U. UE L 263/1 9.10.2007.

<sup>2</sup> Rozporządzenie 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 (715/2007), Dz. U. UE L 171, 29.6.2007.

z regulacji, wymogów i zasad obecnych w dawnych różnorodnych dyrektywach pozostało w nowych aktach. Istotny pozostaje zatem dorobek prawodawstwa norm emisji, a także jest on pewnego rodzaju drogowskazem dla prawodawcy europejskiego na przyszłość. Jak zostanie wykazane w niniejszym artykule, wspólnotowe, a później unijne prawo dotyczące emisji spalin było stanowione jako bezpośrednia reakcja na zidentyfikowane problemy lub wypełnianie luk. Działo się tak z powodu postępu technicznego, chęci poprawy jakości powietrza, a także przez zdobywanie doświadczenia i wiedzy naukowej pozwalającej na ocenę, jakie regulacje okażą się skuteczne. Prawo w tej dziedzinie stanowi się dziś w ten sam reaktywny sposób, czego dowodem są akty prawne przyjęte po wykryciu afery *Dieseldgate*, mające na celu zapewnienie większej skuteczności wymogom regulacji. Dzięki niniejszemu artykułowi czytelnik zainteresowany tematyką homologacji pojazdów, standardów emisji spalin czy też prawa ochrony środowiska będzie mógł zapoznać się z rozwojem regulacji UE dotyczących standardów emisji spalin.

## II. Początki standardów emisji spalin - USA

Tak jak wiele innych dziedzin regulacji wspólnotowych, a później unijnych, takich jak prawo rynków kapitałowych czy też prawa konkurencji (anti-trust), ograniczenia emisji spalin swoje początki mają w USA. Historia ustawodawstwa ograniczającego emisje spalin przez pojazdy sięga lat 40. ubiegłego wieku, a prekursorem regulacji kontroli emisji spalin jest stan Kalifornia<sup>3</sup>. Działania legislacyjne tego stanu zapoczątkowały zmiany w całych Stanach Zjednoczonych i na świecie. W mieście Los Angeles zanieczyszczenie powietrza stało się powszechnie znanym problemem i powodem zagrożenia zdrowia, co zainspirowało wolę polityczną, aby wprowadzić regulacje poprawiające jakość powietrza. Początkowo udało się polepszyć widoczność przez obniżenie emisji przemysłowych i domowych w pewnych miejscach, choć powietrze w dalszym ciągu powodowało choroby<sup>4</sup>.

W 1952 r. opublikowano pracę chemika J. Haagena-Smita, dowodzącą sposób, w jaki znane nauce substancje zanieczyszczające emitowane przez silniki pojazdów mechanicznych doprowadzają do wytworzenia groźnych dla zdrowia związków w powietrzu. Praca ta zwróciła uwagę opinii publicznej oraz polityków, a problem był tym ważniejszy, że liczba samochodów zwiększała się

---

<sup>3</sup> W. Berg, *Legislation for the Reduction of Exhaust Gas Emissions* w: *The Handbook of Environmental Chemistry* Vol. 3, Berlin Heidelberg 2003, s. 175

<sup>4</sup> *Ibid.*, s. 177

drastycznie w tym czasie<sup>5</sup>. Z tych względów w latach 60. powstały urzędy certyfikujące i kontrolujące emisje spalin. W szczególności „California Air Resources Board” („CARB”), do dziś, mimo istnienia federalnej agencji ochrony środowiska „Environmental Protection Agency” („EPA”), pozostaje istotnym autorytetem w materii emisji spalin i do dziś ma szczególną rolę w polityce emisji spalin w USA, a Kalifornia jako jedyny stan jest wyłączona z obowiązku ujednoczenia wymogów w tej materii<sup>6</sup>. Zdecydowane działania stanu Kalifornia uczyniły go pionierem regulacji na skalę światową. Tam właśnie po raz pierwszy zaczęto wymagać tzw. OBD („On Board Diagnostic”)<sup>7</sup>, czyli systemu diagnostyki pojazdu ułatwiającego m. in. badanie emisji oraz naprawę. Natomiast za początek federalnych regulacji emisji spalin przez pojazdy w USA uważa się „Air Pollution Control Act” oraz „Public Health Service Act” z 1955 r., a podstawą obecnej regulacji jest „Clean Air Act” - ustawa uchwalona w 1963 r., na podstawie której ustanowiono pierwsze standardy emisji w roku 1968<sup>8</sup>. Wtedy właśnie pojawił się obowiązek producenta, aby poddać testom prototyp pojazdu przed jego wejściem do obrotu, a prototyp musiał być technicznie identyczny w stosunku do pojazdu w późniejszej sprzedaży<sup>9</sup>, czyli wymagania ograniczenia emisji spalin stosowano przy homologacji pojazdu w podobnej formie, jaką znamy dziś. W latach 70. i 80. XX wieku amerykańscy producenci samochodów mieli duże trudności techniczne związane z wprowadzeniem modeli zgodnych z nowymi normami, a także z kryzysem paliwowym w tych latach, jednak ograniczenia emisji spalin zadziałały korzystnie na jakość powietrza. Początkowo odbyło się to kosztem mocy silników montowanych we wciąż ciężkich samochodach, ale wraz z rozwojem techniki, producenci przystosowali się do nowych warunków.

### III. Od prawa narodowego do wspólnotowego - początki standardów emisji spalin w Europie

Należy w tym momencie przejść do historii regulacji europejskich. Na kontynencie europejskim realne zmiany w prawie wpływające na producentów przypadły, tak jak w USA, na koniec lat 60. i lata 70 XX wieku. Swego rodzaju

---

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> J. A. MacDougald, *United States of America*, w: M. Frigessi di Rattalma (red.) *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Cham 2017, s. 87

<sup>7</sup> W. Berg, *Legislation...* s. 177

<sup>8</sup> Ibid., s. 183

<sup>9</sup> Ibid.

kronikę na temat procesu ustawodawczego w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej napisał W. Berg, niemiecki autor prac o regulacjach pojazdów. Proces rozwoju prawa i wiedzy technicznej na potrzeby kontroli emisji spalin trwał od 1956 r., gdy komisja poselska w Bundestagu zleciła stowarzyszeniu niemieckich inżynierów („*Verein Deutscher Ingenieure*”, VDI) opracowanie rekomendacji poprawy czystości powietrza<sup>10</sup>. Z kolei zrzeszenie przemysłu motoryzacyjnego („*Verband der Automobilindustrie*”, VDA) badało, jakie wartości zanieczyszczeń nie powodują szkód bądź dolegliwości dla człowieka; ponadto Komisja EWG przedłożyła Radzie propozycję dyrektywy o kontroli zanieczyszczenia powietrza harmonizującej istniejące bądź przygotowywane krajowe regulacje w maju 1967 r.<sup>11</sup>. Ze względu na presję opinii publicznej, w Niemczech w grudniu 1967 r. został opublikowany projekt zmiany ustawy prawo o pojazdach drogowych przez dodanie załączników o badaniu emisji spalin. Działania te spowodowały sprzeciw innych Państw Członkowskich, uznających je za barierę handlu, oraz utwierdziły członków EWG w przekonaniu, że należy dążyć do europejskiego rozwiązania<sup>12</sup>. Berg zauważa także, że Państwa Członkowskie uzgodniły przyjęcie regulacji EKG ONZ (*Europejska Komisja Gospodarcza ONZ, United Nations Economic Commission for Europe - UNECE*) jako podstawę przyszłej dyrektywy EWG.

Przedmiotem niniejszej pracy nie jest prawo międzynarodowe publiczne, jednak należy zauważyć, że w tamtym czasie Europejska Wspólnota Gospodarcza nie miała żadnych kompetencji w zakresie prawa ochrony środowiska i opracowanie standardów emisji zostało zlecone wymienionej komisji ONZ. Standardy emisji spalin to maksymalne dozwolone wartości konkretnych związków w gazach wydechowych, które powinny być opracowane w oparciu o dorobek nauki oraz możliwości techniczne. Standardy te ustalono we wrześniu 1968 r. na spotkaniu grupy roboczej ekspertów w zakresie wymagań technicznych pojazdów („*Working Party 29*”, WP29 - podobieństwo nazwy do dawnej grupy roboczej ws. danych osobowych jest przypadkowe), i zlecono sporządzenie projektu<sup>13</sup>. Zanim jednak dokument ten przyjęto, w Niemczech w poprawce do rozporządzenia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (które notabene weszło w życie w 1938 r.) dodano w dniu 14 października 1968 r. krajowe przepisy przeciwdziałające zanieczyszczeniu powietrza. Natomiast w dniu 31 marca

---

<sup>10</sup> W. Berg, *Legislation...*, s. 201.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Ibid.*, s. 202.

<sup>13</sup> *Ibid.*

1969 r. we Francji wprowadzono rozporządzenie o składzie spalin emitowanych przez silniki benzynowe<sup>14</sup>.

Jeśli chodzi uzgodnione poprzednio standardy emisji, projekt regulaminu EKG ONZ przyjęto i przekazano ONZ w dniu 11 kwietnia 1969 r. Otrzymał on nazwę *Regulamin nr 15* („*UNECE Regulation no. 15*”) i został załącznikiem do porozumienia z 1958 r. *dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji i wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia i części pojazdów silnikowych*<sup>15</sup>. Wzajemne uznawanie homologacji pochodziło więc również z działalności EKG ONZ, a na podstawie Regulaminu nr 15, uznawanie homologacji miało dotyczyć także wymogów emisji spalin. Dopiero po ustanowieniu standardów emisji można było przyjąć dyrektywę. Komisja EWG w reakcji na wymienione ustawodawstwo krajowe i uzgodnienie standardów emisji, przyjęła rezolucję 28 maja 1969 r. *o programie eliminacji barier technicznych w handlu wynikających z przepisów prawa, regulacji lub działań administracyjnych w Państwach Członkowskich (...)*<sup>16</sup>, gdzie pojazdy silnikowe były jedną z dziedzin planu. Z początku zatem, w okresie tworzenia prawa Unii Europejskiej dotyczącego emisji spalin, prawo to rozpoczęło istnienie jako instrument zapewniający swobodę przepływu towarów i zapobiegający rozwiązaniom krajowym, które narzuciłyby konieczność spełniania przez producentów różnych norm lub ograniczyłyby możliwość sprzedaży pojazdów w innych państwach Wspólnoty.

Rezultatem była dyrektywa Rady 70/220/EWG<sup>17</sup>, przyjęta w styczniu 1970 r., a opublikowana 20 marca tego r., z datą transpozycji do czerwca. W Niemczech, na przykład, dokonano tego przez dodanie kolejnego załącznika do wspomnianego rozporządzenia o rozporządzenia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu

---

<sup>14</sup> M. Frigessi di Rattalma, G. Perotti, *European Union Law*, w: M. Frigessi di Rattalma (red.) *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Cham 2017, s. 180.

<sup>15</sup> *UN Vehicle Regulations - 1958 Agreement*, Witryna EKG ONZ [<https://www.unece.org/trans/areas-of-work/vehicle-regulations/agreements-and-regulations/un-regulations-1958-agreement/regulations-addenda-to-the-1958-agreement/old-version-of-regulations-pages/regs-1-20.html>], dostęp 4 maja 2018 r.

<sup>16</sup> Rezolucja Rady z dnia 28 maja 1969 r., *Council Resolution of 28 May 1969 drawing up a programme for the elimination of technical barriers to trade in industrial products which result from disparities between the provisions laid down by Law, Regulation or Administrative Action in Member States* [<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31969Y0617%2802%29>], dostęp 2 maja 2018 r., tłumaczenie autora.

<sup>17</sup> Dyrektywa Rady z dnia 20 marca 1970 r. *w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (70/220/EWG)*, Dz. U. UE L 76, 6.4.1970

drogowego<sup>18</sup>. Dyrektywa ta dotyczyła silników benzynowych (w języku naukowym: *silników o zapłonie iskrowym*, w niemieckim również *Otto-Motoren*, od nazwiska wynalazcy). W preambule dyrektywy 70/220/EWG wprost wspomniane jest krajowe rozporządzenie niemieckie, i następująca deklaracja: „*przepisy te mogą utrudnić tworzenie i funkcjonowaniu wspólnego rynku; wynika stąd konieczność, aby wszystkie Państwa Członkowskie wprowadziły takie same wymagania albo przez uzupełnienie, albo przez zastąpienie istniejących przepisów*”<sup>19</sup>. Dyrektywa zażegnała niebezpieczeństwo niejednorodnych krajowych regulacji i została podstawą przyszłych wymogów emisji spalin. Wciąż dotyczyła jednak tylko silników benzynowych.

Regulacja standardów emisji silników diesla - notabene z natury najbardziej szkodliwych jeśli chodzi o jakość powietrza - została wprowadzona po raz pierwszy przez dyrektywę 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r.<sup>20</sup>. Jednakże, mimo dostosowania dyrektywy 70/220/EWG do postępu technicznego przez dyrektywę 74/290/EWG, zupełnie poza regulacją pozostały związki chemiczne NO<sub>x</sub> - grupa groźnych tlenków azotu związana z zanieczyszczeniem powietrza, będąca notabene wiele lat później sednem skandalu *Dieselgate*. Ponieważ dotychczasowe standardy ograniczały jedynie emisje dwutlenku węgla oraz węglowodorów, producenci optymalizowali emisje tych substancji, w wyniku czego emisje NO<sub>x</sub> wręcz wzrosły<sup>21</sup>; lukę tę wypełniono przepisami dyrektywy 77/102/EEC<sup>22</sup>.

Wspólną treścią wymienionych dyrektyw składających się na prawo ograniczające emisje spalin był powtarzający się przepis: „*Żadne z Państw Członkowskich*

<sup>18</sup> W. Berg, *Legislation...*, s. 201.

<sup>19</sup> Dyrektywa Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (70/220/EWG), Dz. U. UE L 76, 6.4.1970 [<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A31970L0220>] dostęp 4 maja 2018 r.

<sup>20</sup> Dyrektywa Rady z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach (72/306/EWG) Dz. U. UE L 190/1 20.8.1972 [<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31972L0306&from=EN>] dostęp 4 maja 2018 r. Tłumaczenie polskie jest w tym wypadku niekonsekwentne - dyrektywa 72/220 dotycząca silników benzynowych, jest opisana fachowym terminem „o zapłonie iskrowym”, natomiast ta dotycząca silników Diesla - bardziej potocznym, zamiast „o zapłonie samoczynnym” (dla porównania w j. angielskim tytuł dyrektywy posługuje się terminologią języka potocznego - *petrol engines* oraz *diesel engines*).

<sup>21</sup> W. Berg, *Legislation...*, s. 205.

<sup>22</sup> E. G. Giakoumis, *Driving and Engine Cycles*, Cham 2017, s. 66.

nie może odmówić przyznania homologacji (...) z powodów dotyczących emisji zanieczyszczeń pochodzących z silnika napędzającego pojazd, jeśli silnik ten spełnia warunki określone w załącznikach (...).” Zasadą jest więc obowiązek przyznania przez organ homologacyjny pojazdowi spełniającemu wszystkie wymagania homologacji niezależnie od kraju pochodzenia producenta. Zasada ta zachowuje aktualność w obecnym stanie prawnym - przykładem może być czeski producent Skoda, którego niektóre modele otrzymały homologację w Zjednoczonym Królestwie<sup>23</sup>.

Po przyjęciu dyrektywy 77/102/EEC sukcesywnie obniżano maksymalne wartości emisji, w szczególności pod wpływem Niemiec, ponieważ w tym państwie przyjęto ambitny plan ochrony środowiska w 1971 r., między innymi przewidujący obniżenie, do roku 1980, emisji spalin w porównaniu do wartości z czasów bez żadnych norm, o 90%<sup>24</sup>. Istotną przeszkodą w obniżaniu emisji w stosunku do surowszych wymagań amerykańskich była niedostępność benzyny bezołowiowej w Europie, zatem przyjęto zmienioną, ambitną „dyrektywę ołowiową” („*Lead Directive*”) w roku 1985 r<sup>25</sup>. Według tej regulacji, do roku 1989 Państwa Członkowskie miały zapewnić dostępność i „zrównoważone rozłożenie” benzyny bezołowiowej na stacjach benzynowych na swym terytorium. Warto zauważyć, że i ta regulacja stanowiła reakcję na zidentyfikowany problem. Nie było to już jedynie zapewnienie harmonizacji w celu ochrony swobody przepływu towarów, a prawodawstwo ewidentnie nakierowane na poprawę jakości powietrza w całej Wspólnocie. Trend ten zapoczątkowany został na szczycie w Paryżu w 1972 r.<sup>26</sup>, a w 1986 r. środki ochrony środowiska zostały następnie wprowadzone do traktatów przez Jednolity Akt Europejski<sup>27</sup>.

Standardy emisji Euro 1 (dyrektywa 91/441/EWG) dla samochodów osobowych weszły w życie kilka miesięcy przed ustanowieniem Unii Europejskiej przez Traktat w Maastricht<sup>28</sup>. Standardy te po raz pierwszy wprowadziły sztywne ograniczenie dozwolonych emisji wszystkich znanych substancji zanieczyszczających,

---

<sup>23</sup> S. Turner, *United Kingdom*, w: M. Frigessi di Rattalma (red.) *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Cham 2017, s. 68.

<sup>24</sup> W. Berg, *Legislation...*, s. 204.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> Archiwum dokumentów integracji europejskiej CVCE, *Statement from the Paris Summit (19 to 21 October 1972)* [[https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/b1dd3d57-5f31-4796-85c3-cfd2210d6901/publishable\\_en.pdf](https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/b1dd3d57-5f31-4796-85c3-cfd2210d6901/publishable_en.pdf)], dostęp 4 maja 2018r.

<sup>27</sup> M. Iguchi, *Divergence and Convergence of Automobile Fuel Economy Regulations*, Cham 2015, s. 31.

<sup>28</sup> E. G. Giakoumis, *Driving...*, s. 66.

dla poszczególnych typów pojazdów, których nie wolno przekroczyć<sup>29</sup>. Po wprowadzeniu tej dyrektywy, na konferencji Auto 2000 we wrześniu 1992 r., mającej na celu ustalenie strategii wprowadzania ograniczeń emisji spalin na kolejny wiek, ustalono, że silniki diesla ze względu na dużą emisję tzw. cząstek stałych (PM) oraz NOx nie są w stanie nadążyć za normami Euro<sup>30</sup>. Od długiego czasu znany jest więc fakt, że emisje silników Diesla są immanentnie trudniejsze do skontrolowania i opanowania, niż te silników benzynowych. Był to motyw montowania manipulacyjnego oprogramowania w pojazdach koncernu Volkswagen, co spowodowało aferę *Dieselgate*.

#### IV. Homologacja pojazdów a standardy emisji

Przechodząc do podstaw stanu prawnego będącego podstawą istniejących dziś regulacji, należy omówić kluczowe regulacje, które obecnie obowiązują i zostały lub zostaną znowelizowane - Rozporządzenie 715/2007<sup>31</sup> oraz dyrektywę 2007/46/WE. Dyrektywa 2007/46/WE jest podstawą i kodyfikacją całego prawa Unii Europejskiej dotyczącego homologacji pojazdów i zbiorem przepisów znanych z uchylonych dyrektyw, a Rozporządzenie jest jej swego rodzaju odpowiednikiem w kontekście emisji spalin. Choć przyjęcie Rozporządzenia poprzedza Dyrektywę, obecnie stanowi ono stosunku do niej *lex specialis*. Charakterystyka tych aktów, a w szczególności Rozporządzenia 715/2007, jest niezbędna aby zrozumieć sens potrzebnych zmian w prawie emisji spalin

Dyrektywy wprowadzały dalsze normy Euro, do Euro 4 włącznie, z kolei normy Euro 5 i Euro 6 zostały wprowadzone Rozporządzeniem 715/2007 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. Rozporządzenie to uchyliło poprzednie dyrektywy dotyczące emisji spalin i zapewniło konsolidację regulacji<sup>32</sup>, co potwierdza motyw 20 Rozporządzenia: „Biorąc pod uwagę, że prawodawstwo w zakresie emisji zanieczyszczeń z pojazdów i zużycia paliwa rozwijało się przez ponad 35 lat i obecnie obejmuje ponad 24 dyrektywy, dyrektywy te należałoby zastąpić nowym rozporządzeniem

---

<sup>29</sup> M. Frigessi di Rattalma, G. Perotti, *European Union Law...*, s. 180.

<sup>30</sup> W. Berg, *Legislation...*, s. 205.

<sup>31</sup> M. Frigessi di Rattalma, G. Perotti, *European Union Law...*, s. 180.

<sup>32</sup> *Ibid.*, s. 181.



*i szeregiem środków wykonawczych. Rozporządzenie gwarantuje, że szczegółowe przepisy techniczne mają bezpośrednie zastosowanie (...)*<sup>33</sup>.

Uchyłono dyrektywy, a Państwa Członkowskie zostały zobowiązane do uchylenia środków prawnych transponujących je. Z kolei duże znaczenie ma także rodzaj aktu prawa Unii Europejskiej - Rozporządzenie służy ujednoliceniu prawa i jest stosowane bezpośrednio. Ponieważ celem tego aktu jest ochrona środowiska, Komisja w inicjatywie ustawodawczej przyjmuje jako podstawę wysoki poziom ochrony na podstawie art. 114 TFUE<sup>34</sup>, co w tym wypadku oznacza pełną harmonizację, bowiem art. 4 ust. 1 Rozporządzenia 715/2007 stanowi: „*Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu (...)*”. Innymi słowy aby wprowadzić do obrotu pojazd, należy spełnić normy Rozporządzenia, niezależnie od Państwa Członkowskiego, w którym otrzymuje homologację, a obowiązek producentów jest na nich nałożony bezpośrednio przez Rozporządzenie. Art. 114 TFUE pozwala także na wybór aktu przez Komisję, ponieważ stanowi o „*środkach harmonizujących*” - zatem mogła wnieść projekt dyrektywy albo decyzji<sup>35</sup>.

Wydaje się, że zastosowanie formy Rozporządzenia po 35 latach stosowania dyrektyw zasługuje na aprobatę w szczególności ze względu na zasadę wzajemnego uznawania przez Państwa Członkowskie wydanych przez siebie homologacji. Gdyby wszak zastosować raz jeszcze dyrektywę, w razie jej opóźnionej transpozycji w danym Państwie Członkowskim, należałoby uznawać wydaną w tym państwie homologację (i zgadzać się na rejestrację pojazdów na jej podstawie), która byłaby wydana niezgodnie z hipotetyczną dyrektywą. Jak wspomniano przy cytacji motywu 20 Rozporządzenia 715/2007, bezpośredni skutek dotyczy oczywiście również organów udzielających homologacji. Z założenia oznacza to pełną harmonizację, ale organy homologacyjne wciąż pozostają organami krajowymi, przez co w Unii Europejskiej owe organy niejednokrotnie nieskutecznie wykrywały naruszenia w obawie przed zaskodzeniem

---

<sup>33</sup> Rozporządzenie 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 (715/2007), EUR-Lex [<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-PL/TXT/?uri=CELEX:32007R0715&fromTab=ALL&from=EN>], dostęp 5 maja 2018 r.

<sup>34</sup> Patrycja Dąbrowska-Kłosińska w: K. Kowalik-Bańczyk (red.), *Komentarz do art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, WKD 2012, uw. nr 114.11.2. [<http://lex.adm.uj.edu.pl/lex/index.rpc?#content.rpc?nro=587648075>], dostęp 5 maja 2018 r.

<sup>35</sup> M. Frigessi di Rattalma, G. Perotti, *European Union Law...*, s. 181.

narodowemu przemysłowi motoryzacyjnemu. Do Rozporządzenia 715/2007 dołączyła dyrektywa ramowa 2007/46/WE *ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych (...)*, również uchylająca i porządkująca dużą liczbę rozproszonego poprzednich dyrektyw i stanowiąca podstawę obecnego prawa homologacji pojazdów.

W motywie (5) Rozporządzenia 715/2007 znajduje się uzasadnienie zawarcia dwóch kolejnych norm Euro - 5 i 6. Otóż ustawodawca europejski miał na celu podać daleko naprzód kolejne normy emisji spalin, aby branża motoryzacyjna miała o nich wiedzę wcześniej. W ten sposób producenci mogli się przygotować do homologowania pojazdów w przyszłości w oparciu o nowe wartości emisji spalin. Jest to jeden z wielu wyborów, do których należy odnieść się z aprobatą, natomiast w praktyce forma testów pozwalała na daleko idącą optymalizację ich wyników przez producentów, a nawet oszustw podczas testów emisji - już w motywie 15 rozporządzenia 715/2007 ustawodawca europejski zauważył dezaktualizację sposobu testowania emisji<sup>36</sup>.

## V. Uwagi końcowe

Standardy emisji spalin pojazdów mają długą historię na świecie i w Europie, gdzie ich rozwój postępował w prawie krajowym i wspólnotowym, a następnie unijnym. W końcu system dyrektyw zastąpiło rozporządzenie 715/2007, będące dziś głównym źródłem regulacji standardów emisji spalin. Ewolucja tych standardów odbywała się w reakcji na poszczególne luki w prawie, natomiast luki w rozwiązaniach rozporządzenia były niestety okazją dla manipulacji emisji przez producentów, w szczególności Volkswagen AG. Rozporządzenie wprowadziło również normy Euro 5, a następnie Euro 6, które dalej obniżyły maksymalne wartości emisji. Volkswagen natomiast, zamiast dostosować swoje pojazdy do tych norm (oraz norm amerykańskiej agencji EPA), zastosował oprogramowanie manipulujące samymi testami. Producentom zapewniono jasne reguły i przepisy przejściowe z długim czasem na dostosowanie się do ich wymogów. Jednakże tak jak wspomniano, tworzenie prawa w oparciu o doraźne wypełnianie luk nie okazało się wystarczające, by zapewnić skuteczność normom emisji i powstrzymać oszustwo koncernu Volkswagen. Patrząc na dzisiejsze prawodawstwo nie tylko w dziedzinie standardów emisji, ale również szerzej,

---

<sup>36</sup> Motyw 15 rozporządzenia 715/2007 "W związku ze zmianami specyfikacji pojazdów i w zachowaniu kierowców może nastąpić konieczność aktualizacji lub zastąpienia cykli jezdnych".

w dziedzinie homologacji pojazdów, również znamienny jest reaktywny sposób wprowadzania potrzebnych reform.

## Bibliografia

### Akty prawne

Dyrektywa Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych

(70/220/EWG), Dz. U. UE L 76, 6.4.1970.

Dyrektywa Rady z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach (72/306/EWG) Dz. U. UE L 190/1 20.8.1972.

Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Dz. U. UE L 263/1 9.10.2007.

UN Vehicle Regulations - 1958 Agreement, Witryna EKG ONZ, <https://www.unecce.org/trans/areas-of-work/vehicle-regulations/agreements-and-regulations/un-regulations-1958-agreement/regulations-addenda-to-the-1958-agreement/old-version-of-regulations-pages/regs-1-20.html>, [dostęp 4 maja 2018 r.].

Rezolucja Rady z dnia 28 maja 1969 r., Council Resolution of 28 May 1969 drawing up a programme for the elimination of technical barriers to trade in industrial products which result from disparities between the provisions laid down by Law, Regulation or Administrative Action in Member States, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31969Y0617%2802%29>, [dostęp 2 maja 2018 r.].

Rozporządzenie 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 (715/2007), Dz. U. UE L 171, 29.6.2007.

## Literatura

Berg W., *Legislation for the Reduction of Exhaust Gas Emissions*, [w:] *The Handbook of Environmental Chemistry Vol. 3*, Berlin Heidelberg 2003.

- Dąbrowska-Kłosińska P. [w:] K. Kowalik-Bańczyk (red.), *Komentarz do art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, WKD 2012, uw. nr 114.11.2.
- Frigessi di Rattalma M., Perotti G., *European Union Law*, [w:] M. Frigessi di Rattalma (red.), *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Cham 2017.
- Giakoumis E. G., *Driving and Engine Cycles*, Cham 2017.
- Iguchi M., *Divergence and Convergence of Automobile Fuel Economy Regulations*, Cham 2015.
- MacDougald J. A., United States of America, [w:] M. Frigessi di Rattalma (red.) *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Cham 2017.
- Turner S., United Kingdom, [w:] M. Frigessi di Rattalma (red.) *The Dieselgate: A Legal Perspective*, Cham 2017.

### Źródła internetowe

Archiwum dokumentów integracji europejskiej CVCE, Statement from the Paris Summit (19 to 21 October 1972), [https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/b1dd3d57-5f31-4796-85c3-cfd2210d6901/publishable\\_en.pdf](https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/b1dd3d57-5f31-4796-85c3-cfd2210d6901/publishable_en.pdf), [dostęp 4 maja 2018 r.].

### Streszczenie

Niniejszy artykuł stanowi zarys genezy, rozwoju i historii prawodawstwa ustanawiającego wymogi dotyczące emisji spalin pojazdów w Unii Europejskiej. Praca ma na celu przybliżenie dla czytelnika zainteresowanego śledzeniem nowych zmian w prawie Unii Europejskiej kontekstu w zakresie emisji spalin pojazdów. W tym celu punktem wyjścia dla rozważań o standardach emisji w ogóle są w niniejszej pracy początki tejszej regulacji w Stanach Zjednoczonych i ich krótkie przybliżenie, a następnie przejście na obszar prawa Unii Europejskiej. Następnie artykuł przybliży początki istnienia standardów emisji spalin na gruncie prawa europejskiego, początkowo wprowadzane przez państwa członkowskie ówczesnej Wspólnoty Europejskiej, co rodziło ryzyko rozbieżnych regulacji zakłócających działanie rynku wewnętrznego. Z tego względu istotnym było wprowadzenie regulacji wspólnotowych, których ewolucja jest przedmiotem dalszej części artykułu. Głównym wnioskiem płynącym z pracy jest spostrzeżenie, że ewolucja regulacji dotyczących emisji spalin pojazdów następuje w sposób reaktywny, tj. zmiany następują jako reakcja na konkretne problemy i wypełnianie luk prawnych. Spostrzeżenie to pozostaje aktualne i dziś, co można zaobserwować w najnowszych regulacjach wprowadzanych po tzw. skandalu *Dieselgate*, który obnażył nieskuteczność wielu wymogów prawnych stawianych producentom pojazdów.

SŁOWA KLUCZOWE: emisje spalin, pojazdy osobowe, ochrona środowiska

## Summary

This article constitutes a description of the origin, history and development of vehicle emissions regulations in the European Union. This work is of interest to readers who follow latest changes in EU vehicle emissions law, as a means of providing much-needed context. To that end, the starting point to the remarks on emissions standards in general is set in the United States, where emissions law first developed, which is briefly outlined. The work then moves on to EU law and analyses the beginnings of European emissions standards, initially introduced by individual member states of the then-EEC, which carried a risk of discrepancies in regulations and the disruption of the single market. Therefore it was significant to introduce community regulations, the evolution of which constitutes the subject of the next part of this work. The main conclusion of this article is the observation that the evolution of emissions law is reactive rather than proactive, that is changes occur as a reaction to specific problems and eliminating gaps in regulation. This observation remains relevant today, with post-*Dieseldgate* scandal regulations following that pattern.

KEYWORDS: vehicle emissions, light-duty vehicles, environmental protection

## Nota o autorze

---

Tristan Skupniewicz, absolwent prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, absolwent Szkoły prawa francuskiego na UJ prowadzonej we współpracy z Université d'Orléans oraz uczestnik kursu Master en droit privé (magistra prawa prywatnego) w ramach tej współpracy. Interesuje się prawem Unii Europejskiej i jego regulacjami dotyczącymi homologacji pojazdów; ORCID: 0000-0003-4694-4018.