Corte di giustizia dell'Unione europea
COMUNICATO STAMPA n. 102/21
Lussemburgo, 10 giugno 2021

Stampa e Informazione

Conclusioni dell'avvocato generale nelle cause riunite C-177/19 P, C-178/19 P e C-179/19 P
Germania e Ungheria / Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid e Commissione
Commissione / Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid

Avvocato generale Bobek: la Corte dovrebbe respingere le impugnazioni contro la sentenza del Tribunale che annulla i limiti di emissioni di ossidi di azoto troppo elevati fissati dalla Commissione per le prove in condizioni reali di guida sulla scia dello scandalo «dieselgate»

La Commissione ha illegittimamente modificato i limiti di emissioni in vigore, adottati dal Parlamento e dal Consiglio

Nel 2016, in risposta allo scandalo «dieselgate», la Commissione ha introdotto una procedura di prova delle emissioni in condizioni reali di guida (Real Driving Emissions; in prosieguo: «RDE»), ad integrazione della precedente procedura di laboratorio, al fine di dare risposta alla constatazione che tale ultima procedura non riflette il livello effettivo delle emissioni inquinanti in condizioni reali di guida. In tale contesto, la Commissione ha adottato un regolamento [1] (in prosieguo: il «regolamento di modifica»), che fissa i limiti delle emissioni di ossidi di azoto da non superare durante le nuove prove RDE, alle quali i costruttori devono sottoporre i veicoli passeggeri e commerciali leggeri, in particolare ai fini dell'omologazione di nuovi veicoli. La Commissione ha fissato tali limiti a partire dai limiti definiti per la norma Euro 6 nel regolamento sull'omologazione [2], applicandovi coefficienti di correzione per tener conto, a suo parere, di incertezze statistiche e tecniche. Ad esempio, per un limite definito nella norma Euro 6 a 80 mg/km, il limite è fissato per le prove RDE a 168 mg/km per un periodo transitorio, poi a 120 mg/km.

Le città di Parigi, Bruxelles e Madrid hanno contestato i limiti di emissione adottati dalla Commissione e hanno proposto ciascuna un ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione europea.

Con sentenza del 13 dicembre 2018 [3], il Tribunale ha accolto tali ricorsi e ha annullato il regolamento di modifica nella parte in cui fissa limiti di emissione degli ossidi di azoto troppo elevati. In sostanza, il Tribunale ha constatato che, fissando tali valori a una soglia eccessivamente elevata, la Commissione aveva, di fatto, modificato la norma Euro 6 adottata dal Parlamento e dal Consiglio, pur non essendo competente a farlo.

La Commissione, la Germania e l'Ungheria hanno proposto ciascuna impugnazione contro la sentenza del Tribunale dinanzi alla Corte di giustizia.

Nelle sue conclusioni odierne, l'avvocato generale Michal Bobek esamina, in primo luogo, se il Tribunale abbia correttamente ritenuto che le città di Parigi, Bruxelles e Madrid erano legittimate a contestare, dinanzi ad esso, la validità dei limiti di emissioni fissati nel regolamento di modifica. A tale riguardo, egli ricorda che i ricorsi proposti da tali città possono essere considerati ricevibili se,

---

[1] Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU 2016, L 109, pag. 1).
[2] Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.
[3] Sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018, Ville de Paris/Commissione, T-339/16, Ville de Bruxelles/Commissione, T-352/16, e Ayuntamiento de Madrid/Commissione, T-391/16; v. anche comunicato stampa n. 198/18.

da un lato, il regolamento di modifica incide direttamente su di esse e, dall'altro, tale atto giuridico non esige l'adozione di misure di esecuzione ai fini della sua applicazione.

In tale contesto, l'avvocato generale ritiene che il Tribunale **abbia commesso un errore nel concludere che dette città erano direttamente interessate dal regolamento di modifica a causa della sua interazione con la direttiva quadro sull'omologazione** [4]. A tale riguardo, egli sottolinea che la direttiva disciplina unicamente le **norme** tecniche **di prodotto** da stabilire ai fini dell'omologazione **al momento della prima immissione sul mercato** del veicolo. Tuttavia, essa non ha lo scopo di impedire alle autorità locali di introdurre misure che disciplinano l'**uso successivo** dei veicoli e la loro circolazione nei rispettivi territori, in particolare per **motivi ambientali**. Pertanto, **una normativa locale eventualmente adottata dalle città in questione per limitare la circolazione dei veicoli** in talune zone specifiche, anche, se del caso, mediante l'impiego di parametri di emissione più restrittivi rispetto a quelli utilizzati per la norma Euro 6, **non è idonea a interferire con la direttiva**.

Tuttavia, l'avvocato generale ritiene che il regolamento di modifica incida, di fatto, sul modo in cui gli enti locali possono esercitare legittimamente le loro competenze specifiche e conformarsi agli obblighi ad essi incombenti, anche in forza dello stesso diritto dell'Unione, nel settore della tutela dell'ambiente e della salute pubblica allorché adottano misure per combattere l'inquinamento e garantire livelli adeguati di qualità dell'aria. Infatti, la scelta delle misure che devono essere adottate da tali enti al fine di esercitare dette competenze e conformarsi a tali obblighi, nonché le modalità di attuazione delle stesse, **subisce un'inevitabile e notevole limitazione, come conseguenza diretta del regolamento di modifica**. Pertanto, l'avvocato generale ritiene che **il regolamento di modifica incida direttamente sulle tre città di cui trattasi**.

Poiché l'avvocato generale condivide la conclusione del Tribunale secondo cui il regolamento di modifica non comporta l'adozione di misure di esecuzione ai fini della sua applicazione alle tre città di cui trattasi, esso giunge alla conclusione che i **ricorsi proposti da tali tre città contro il regolamento di modifica sono ricevibili**.

Per quanto concerne il merito dei ricorsi, l'avvocato generale ritiene che i **limiti delle emissioni di ossidi di azoto** previsti dal regolamento sull'omologazione **costituiscano un elemento essenziale** di tale normativa. Pertanto, **soltanto gli autori del regolamento sull'omologazione, ossia il Parlamento e il Consiglio, erano legittimati a modificare i limiti delle emissioni, mentre la Commissione è priva di una competenza al riguardo**. In tale contesto, l'avvocato generale giunge alla conclusione che **il Tribunale non ha commesso alcun errore nell'accertare che, mediante il regolamento di modifica, la Commissione aveva modificato, di fatto, la norma Euro 6 contenuta nel regolamento sull'omologazione**.

Date tali circostanze, l'avvocato generale **suggerisce alla Corte di respingere i ricorsi nella loro interezza**.

IMPORTANTE: Le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte di giustizia. Il compito dell'avvocato generale consiste nel proporre alla Corte, in piena indipendenza, una soluzione giuridica nella causa per la quale è stato designato. I giudici della Corte cominciano adesso a deliberare in questa causa. La sentenza sarà pronunciata in una data successiva.

IMPORTANTE: Avverso le sentenze o ordinanze del Tribunale può essere presentata impugnazione alla Corte di giustizia, limitatamente alle questioni di diritto. In linea di principio, l'impugnazione non ha effetti sospensivi. Se essa è ricevibile e fondata, la Corte annulla la decisione del Tribunale. Nel caso in cui la causa sia matura per essere decisa, la Corte stessa può pronunciarsi definitivamente sulla controversia; in caso contrario, rinvia la causa al Tribunale, vincolato dalla decisione emanata dalla Corte in sede di impugnazione.

---

[4] Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il testo integrale della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della lettura delle conclusioni sono disponibili su «Europe by Satellite» ☎ (+32) 2 2964106