



Tribunal de Justiça da União Europeia
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 102/21

Luxemburgo, 10 de junho de 2021

Conclusões do advogado-geral nos processos C-177/19 P,
C-178/19 P e C-179/19 P
Alemanha e Hungria/Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de
Madrid e Comissão
Comissão/Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid

Imprensa e Informação

Segundo o advogado-geral M. Bobek, o Tribunal de Justiça deve negar provimento aos recursos do acórdão do Tribunal Geral que anulou os limites excessivos de emissões de óxido de nitrogénio fixados pela Comissão para condições reais de condução na sequência do escândalo «Dieselgate»

A Comissão alterou ilegalmente os limites existentes de emissões adotados pelo Parlamento e pelo Conselho

Em 2016, em resposta ao escândalo «Dieselgate», a Comissão introduziu um procedimento de ensaio de emissões em condições reais de condução («RDE») para complementar o procedimento laboratorial anterior, com o intuito de demonstrar que o procedimento anteriormente utilizado não refletia o verdadeiro nível das emissões poluentes em condições reais de condução. Neste contexto, a Comissão adotou um regulamento ¹ (o regulamento de alteração) que fixava valores a não ultrapassar para as emissões de óxido de nitrogénio durante os novos testes RDE, a que os fabricantes deviam submeter os veículos ligeiros de passageiros e comerciais, em especial no contexto da aprovação de novos modelos de veículos. A Comissão fixou esses limites com base nos limites estabelecidos para a norma Euro 6 no regulamento de homologação ², aos quais aplicou coeficientes corretores a fim de ter em conta, em sua opinião, incertezas estatísticas e técnicas. Por exemplo, para um limite definido na norma Euro 6 em 80 mg/km, o limite foi fixado, para os testes RDE, em 168 mg/km por um período transitório, e posteriormente em 120 mg/km.

As cidades de Paris, Bruxelas e Madrid contestaram os limites de emissões adotados pela Comissão e cada cidade interpôs recursos de anulação para o Tribunal Geral da União Europeia.

Por Acórdão de 13 de dezembro de 2018 ³, o Tribunal Geral deu provimento a estes recursos e anulou o Regulamento de Alteração na parte em que fixava limites excessivos de emissões de óxido de nitrogénio. Em substância, o Tribunal Geral declarou que, ao fixar esses limites num nível demasiado elevado, a Comissão tinha, na prática, alterado a norma Euro 6 adotada pelo Parlamento e pelo Conselho, para o que não tinha competência.

A Comissão, a Alemanha e a Hungria interpuseram cada uma um recurso da decisão do Tribunal Geral para o Tribunal de Justiça.

Nas suas conclusões hoje apresentadas, o advogado-geral Michal Bobek analisa, em primeiro lugar, se o Tribunal Geral teve razão ao considerar que as cidades de Paris, Bruxelas e Madrid tinham legitimidade para impugnar a validade dos limites de emissão fixados no regulamento de alteração. A este respeito, recorda que os recursos interpostos por estas cidades podem ser julgados admissíveis se, por um lado, o regulamento de alteração as afetar diretamente e, por

¹ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO 2016 L 109, p. 1).

² Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

³ Acórdão do Tribunal Geral de 13 de dezembro de 2018, *Ville de Paris/Comissão*, [T-339/16](#), *Ville de Bruxelles/Comissão*, [T-352/16](#), e *Ayuntamiento de Madrid/Comissão*, [T-391/16](#); v., igualmente, Comunicado de imprensa [n.º 198/18](#).

outro, este ato legislativo não necessitar da adoção de medidas de execução para lhes ser aplicável.

Neste contexto, o advogado-geral entende que **o Tribunal Geral errou ao concluir que as referidas cidades foram diretamente afetadas pelo regulamento de alteração devido à interação deste com a diretiva de homologação**⁴. A este respeito, sublinha que a diretiva apenas regula as normas técnicas e as **normas do produto** que devem ser estabelecidas para a homologação **no momento da colocação inicial do veículo no mercado**. Todavia, não tem por objetivo impedir as autoridades locais de introduzirem medidas que regulem a **utilização posterior** dos veículos e a sua circulação nos respetivos territórios, designadamente por **razões ambientais**. Por conseguinte, **um regulamento local que as cidades em questão possam aprovar para limitar a circulação de veículos** em algumas áreas específicas, ainda que sejam eventualmente utilizados parâmetros sobre emissões mais rigorosos do que os utilizados para a norma Euro 6, **não seria contrário à diretiva**.

Não obstante, o advogado-geral considera que o regulamento de alteração tem efetivamente impacto na forma como as entidades locais podem legalmente exercer as suas competências e cumprir as suas obrigações, o que também pode decorrer do próprio direito da União, no domínio da proteção ambiental e da proteção da saúde pública ao combater a poluição e assegurar os níveis adequados de qualidade do ar. Com efeito, **a escolha das medidas** a adotar por estas entidades no exercício das suas competências e no cumprimento das suas obrigações, bem como a forma como essas medidas devem ser executadas, **é necessariamente reduzida de maneira significativa em consequência direta do regulamento de alteração**. **O advogado-geral é, por isso, de opinião que o regulamento de alteração afeta diretamente as três cidades em questão**.

Uma vez que o advogado-geral concorda com a decisão do Tribunal Geral de que o regulamento de alteração não carece da adoção de medidas de execução para ser aplicável às três cidades em questão, conclui que **os recursos que estas interpuseram do regulamento de alteração são admissíveis**.

Quanto ao mérito dos mesmos, o advogado-geral entende que **os limites de emissões de óxido de nitrogénio** fixados no regulamento de homologação constituem um **elemento essencial** desse ato legislativo. Por conseguinte, **só os autores do regulamento de homologação, a saber, o Parlamento e o Conselho, tinham legitimidade para alterar os limites das emissões, sendo a Comissão incompetente para o fazer**. Assim, o Tribunal Geral não cometeu um erro ao considerar que, através do regulamento de alteração, **a Comissão alterou, na prática, o limite da norma Euro 6 prevista no regulamento de homologação**.

Nestas condições, o advogado-geral propõe **ao Tribunal de Justiça que negue provimento aos recursos na totalidade**.

NOTA: As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

NOTA: O Tribunal de Justiça pode ser chamado a pronunciar-se sobre um recurso, limitado às questões dedireito, de um acórdão ou de um despacho do Tribunal Geral. Em princípio, o recurso não tem efeito suspensivo. Se for admissível e procedente, o Tribunal de Justiça anula a decisão do Tribunal Geral. No caso de o processo estar em condições de ser julgado, o próprio Tribunal de Justiça pode decidir definitivamente o litígio. De contrário, remete o processo ao Tribunal Geral, que está vinculado pela decisão tomada pelo Tribunal de Justiça sobre o recurso.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

⁴ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro).

O texto integral das conclusões de nos processos [C-177/19 P](#), [C-178/19 P](#) e [C-179/19 P](#) é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da leitura das conclusões estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.