



Concluziile avocatului general în cauzele conexate C-177/19 P, C-178/19 P
și C-179/19 P
Germania și Ungaria/Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de
Madrid și Comisia
Comisia/Ville de Paris, Ville de Bruxelles și Ayuntamiento de Madrid
/x

Presă și informare

**Avocatul general Bobek: Curtea ar trebui să respingă recursurile declarate
împotriva hotărârii Tribunalului prin care au fost anulate limitele excesive de emisii
de oxizi de azot, pe care Comisia le-a stabilit pentru încercările în condiții reale de
condus în urma scandalului „Dieselgate”**

Comisia a modificat în mod nelegal limitele de emisii adoptate de Parlament și de Consiliu

În 2016, ca răspuns la scandalul „Dieselgate”, Comisia a introdus o procedură de încercare referitoare la emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE) în completarea precedentei proceduri de încercare în laborator, pentru a da curs constatării că această din urmă procedură nu reflecta nivelul real al poluanților în condiții reale de conducere. În acest context, Comisia a adoptat un regulament¹ (denumit în continuare „regulamentul de modificare”) care definește limitele de nedepășire pentru emisiile de oxizi de azot în timpul noilor încercări RDE la care producătorii trebuie să supună vehiculele ușoare pentru pasageri și vehiculele ușoare comerciale, în particular în contextul omologării de noi modele de autovehicule. Comisia a stabilit acele limite pe baza celor definite pentru norma Euro 6 în Regulamentul privind omologarea de tip², la care a aplicat coeficienți de corecție pentru a ține seama, în opinia sa, de incertitudinile tehnice și statistice. De exemplu, pentru o limită stabilită în norma Euro 6 la 80 mg/km, limita pentru încercările RDE a fost stabilită la 168 mg/km pentru o perioadă de tranziție și, ulterior, la 120 mg/km.

Orașele Paris, Bruxelles și Madrid au contestat limitele de emisii adoptate de Comisie și fiecare dintre ele a introdus o acțiune în anulare în fața Tribunalului Uniunii Europene.

Prin Hotărârea din 13 decembrie 2018³, Tribunalul a admis aceste acțiuni și a anulat regulamentul de modificare în măsura în care a stabilit limite de emisii de oxizi de azot excesiv de ridicate. În esență, Tribunalul a constatat că, prin stabilirea acestor valori la un nivel prea ridicat, Comisia a modificat de fapt norma Euro 6 adoptată de Parlament și de Consiliu, fără a avea competența necesară.

Comisia, Germania și Ungaria au declarat fiecare recurs împotriva hotărârii Tribunalului în fața Curții.

În concluziile prezentate astăzi, domnul avocat general Michal Bobek analizează, în primul rând, dacă Tribunalul a constatat în mod corect că orașele Paris, Bruxelles și Madrid erau îndreptățite să conteste în fața sa validitatea limitelor de emisii stabilite în regulamentul de modificare. În această privință, el amintește că acțiunile introduse de aceste orașe pot fi considerate admisibile dacă, pe

¹ Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO 2016, L 109, p. 1).

² Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2007, L 171, p. 1).

³ Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 2018, Ville de Paris/Comisia, [T-339/16](#), Ville de Bruxelles/Comisia, [T-352/16](#), și Ayuntamiento de Madrid/Comisia, [T-391/16](#); a se vedea de asemenea Comunicatul de presă [nr 198/18](#).

de o parte, regulamentul de modificare le afectează în mod direct și, pe de altă parte, dacă acest act juridic nu impune adoptarea unor măsuri de executare pentru a fi aplicabil în cazul lor.

În acest context, avocatul general opinează că Tribunalul **a conchis în mod eronat că aceste orașe erau afectate în mod direct de regulamentul de modificare prin interacțiunea acestuia cu Directiva-cadru privind omologarea de tip⁴**. Cu privire la acest aspect, el subliniază că directiva reglementează numai **standardele pentru produse**, de tip tehnic, care trebuie stabilite pentru omologarea de tip **la momentul primei introduceri** a autovehiculului pe piață. Cu toate acestea, ea nu este destinată să împiedice autoritățile locale să introducă măsuri de reglementare a **utilizării ulterioare** a autovehiculelor și a circulației acestora pe teritoriile lor, în special **pentru motive legate de mediu**. Prin urmare, **o reglementare locală pe care respectivele orașe o pot introduce pentru a limita circulația autovehiculelor** în anumite zone, chiar și atunci când utilizează eventual parametri privind emisiile care sunt mai stricți decât cei utilizați pentru norma Euro 6, **nu poate să încalce directiva**.

Cu toate acestea, avocatul general consideră că regulamentul de aplicare are efectiv un impact asupra modului în care entitățile locale își pot exercita în mod legal competențele specifice și îndeplini obligațiile, care pot decurge și din însuși dreptul Uniunii, în domeniul protecției mediului și al protecției sănătății publice pentru combaterea poluării și asigurarea standardelor corespunzătoare de calitate a aerului. În fapt, alegerea măsurilor care se impune să fie adoptate de respectivele entități pentru exercitarea acestor competențe și îndeplinirea acestor obligații, precum și modul în care măsurile menționate vor trebui puse în aplicare **sunt limitate în mod necesar ca o consecință directă a regulamentului de modificare**. Avocatul general consideră astfel că **regulamentul de modificare afectează în mod direct cele trei orașe în discuție**.

Dat fiind că avocatul general este de acord cu constatarea Tribunalului în sensul că regulamentul de modificare nu impune adoptarea unor măsuri de executare pentru a putea fi aplicat în cazul celor trei orașe în discuție, el ajunge la concluzia că **acțiunile pe care aceste municipalități le-au introdus împotriva regulamentului de modificare sunt admisibile**.

În ceea ce privește temeinicia acțiunilor, avocatul general consideră că **limitele de emisii de oxizi de azot** stabilite în Regulamentul privind omologarea de tip **constituie un element esențial** al acestui act normativ. Prin urmare, **doar autorii Regulamentului privind omologarea de tip, și anume Parlamentul și Consiliul, erau îndreptățiți să modifice limitele emisiilor, Comisia nedispunând de competențe în acest sens**. În acest context, avocatul general ajunge la concluzia **că Tribunalul nu a săvârșit o eroare apreciind că, prin regulamentul de modificare, Comisia a modificat de fapt norma Euro 6 specificată în Regulamentul privind omologarea de tip**.

În aceste condiții, avocatul general propune **respingerea de către Curte a recursurilor în integralitatea lor**.

MENȚIUNE: Concluziile avocatului general nu sunt obligatorii pentru Curtea de Justiție. Misiunea avocaților generali este de a propune Curții, în deplină independență, o soluție juridică în cauza care le este atribuită. Judecătorii Curții urmează să delibereze în această cauză. Hotărârea va fi pronunțată la o dată ulterioară.

MENȚIUNE: Curtea de Justiție poate fi sesizată cu un recurs, limitat la chestiuni de drept, împotriva unei hotărâri sau ordonanțe a Tribunalului. În principiu, recursul nu are efect suspensiv. Dacă este admisibil și întemeiat, Curtea anulează decizia Tribunalului. Atunci când cauza se află în stare de judecată, Curtea poate să soluționeze ea însăși în mod definitiv litigiul. În caz contrar, ea trimite cauza spre rejudecare Tribunalului, care este legat de decizia pe care Curtea a pronunțat-o în recurs.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al concluziilor se publică pe site-ul CURIA în ziua lecturii.

⁴ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2007, L 263, p. 1).

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 5536

Imagini de la prezentarea concluziilor sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106