



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea
COMUNICATO STAMPA n. 2/22
Lussemburgo, 13 gennaio 2022

Sentenza nelle cause riunite C-177/19 P
Germania - Ville de Paris e a./Commissione, C-178/19 P Ungheria - Ville de
Paris e a./Commissione e C-179/19 P Commissione/Ville de Paris e a.

La Corte annulla la sentenza del Tribunale sull'annullamento parziale del regolamento della Commissione che fissa i valori delle emissioni per le prove in condizioni reali di guida dei veicoli leggeri nuovi

Poiché le città di Parigi, Bruxelles e Madrid non sono direttamente interessate da tale regolamento, i loro ricorsi diretti all'annullamento di quest'ultimo devono essere respinti in quanto irricevibili.

Con l'adozione della direttiva 2007/46 ¹, il legislatore dell'Unione ha stabilito un quadro armonizzato per l'omologazione dei veicoli a motore, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno dell'Unione. Nel contesto dello scandalo «Dieselgate», la Commissione europea ha istituito una procedura di prova delle emissioni in condizioni reali di guida (in prosieguo: le «RDE») ² dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri, omologati in conformità alla normativa vigente ³, allo scopo di verificare meglio le emissioni misurate su strada. Le prescrizioni per le prove RDE sono state poi completate dal regolamento 2016/646 ⁴ della Commissione, che fissa i valori massimi delle emissioni di ossidi di azoto durante tali prove (in prosieguo: il «regolamento controverso»).

La Ville de Paris (città di Parigi), la Ville de Bruxelles (città di Bruxelles) e l'Ayuntamiento de Madrid (città di Madrid; in prosieguo: le «città ricorrenti») hanno proposto ciascuna un ricorso diretto all'annullamento del regolamento controverso, nella parte in cui quest'ultimo impedirebbe loro di imporre limitazioni alla circolazione dei veicoli passeggeri in base alle emissioni inquinanti degli stessi. La Commissione ha sollevato eccezioni di irricevibilità contro detti ricorsi, vertenti sul fatto che le città ricorrenti non sarebbero direttamente interessate dal regolamento controverso ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE.

Tali ricorsi sono stati tuttavia parzialmente accolti dal Tribunale, che ha stabilito che le città ricorrenti erano direttamente interessate dal regolamento controverso ⁵. Interpretando la direttiva 2007/46 ⁶, nel cui contesto si inserisce il regolamento controverso, il Tribunale ha, più in particolare, dichiarato che tale regolamento deve essere qualificato come atto regolamentare che non comporta alcuna misura di esecuzione e che incide direttamente sull'esercizio delle competenze normative di dette città in materia di regolamentazione della circolazione automobilistica.

Investita delle impugnazioni proposte dalla Repubblica federale di Germania (causa C-177/19 P), dall'Ungheria (causa C-178/19 P) e dalla Commissione (causa C-179/19 P), la Corte annulla la

¹Direttiva 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 (direttiva quadro) (GU 2007, L 263, pag. 1).

²Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU 2016, L 82, pag. 1).

³Regolamento (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 (GU 2007, L 171, pag. 1).

⁴Regolamento (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 (EUR 6) (GU 2016, L 109, pag. 1).

⁵Sentenza del 13 dicembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid/Commissione, [T-339/16](#), [T-352/16](#), e [T-391/16](#) (v. anche il [Comunicato Stampa n. 198/18](#)).

⁶Articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 2007/46.

sentenza del Tribunale precisando, in tale quadro, la nozione di «persona direttamente interessata» in quanto condizione di ricevibilità di un ricorso di annullamento proposto da un ente regionale di uno Stato membro contro un atto dell'Unione europea.

Giudizio della Corte

Innanzitutto, la Corte ricorda che un ente regionale o locale dotato di personalità giuridica può, al pari di qualsiasi persona fisica o giuridica, proporre ricorso contro un atto del diritto dell'Unione soltanto nel caso in cui esso rientri in una delle ipotesi previste dall'articolo 263, quarto comma, TFUE⁷, che richiedono che la persona o l'ente di cui trattasi siano direttamente interessati dall'atto in questione. Perché un ente infrastatale sia direttamente interessato dall'atto controverso devono essere soddisfatti cumulativamente due criteri. Da un lato, **la misura contestata deve produrre direttamente effetti sulla situazione giuridica di tali enti** e, dall'altro, non deve lasciare alcun potere discrezionale ai destinatari incaricati della sua attuazione.

La Corte esamina poi se l'articolo 4, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2007/46, secondo il quale gli Stati membri «non vietano, limitano o impediscono l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione su strada di veicoli (...) se soddisfano i requisiti previsti dalla [direttiva]», impedisca effettivamente alle città ricorrenti di esercitare le loro competenze di regolamentazione della circolazione dei veicoli passeggeri al fine di ridurre l'inquinamento e, pertanto, se, tenuto conto del rapporto tra tale disposizione e il regolamento controverso, dette città debbano essere considerate direttamente interessate da quest'ultimo. A tale scopo, la Corte interpreta la disposizione in questione alla luce del suo tenore letterale, del contesto in cui essa si inserisce, degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte, nonché degli elementi rilevanti relativi ai suoi lavori preparatori.

Per quanto riguarda la formulazione dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2007/46 e, in particolare, il divieto di limitare la «circolazione su strada» di taluni veicoli ivi previsto, la Corte precisa che tale disposizione non si riferisce soltanto alla circolazione dei veicoli nel territorio di uno Stato membro, ma anche ad altre attività, come l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione dei veicoli. Siffatte restrizioni costituiscono un ostacolo generale all'accesso al mercato dei veicoli.

Per quanto concerne il contesto in cui si inserisce tale disposizione, la Corte rileva che **gli obblighi imposti agli Stati membri** ai sensi della direttiva 2007/46 **riguardano l'immissione in commercio dei veicoli a motore e non già la loro successiva circolazione**. Essa rileva, inoltre, che sebbene l'articolo 4, paragrafo 3, secondo comma, di tale direttiva preveda un obbligo negativo, che impedisce agli Stati membri di vietare, limitare o impedire la circolazione su strada dei veicoli conformi alle prescrizioni della direttiva, il suo primo comma prevede un obbligo positivo che consente agli Stati membri di immatricolare e autorizzare la vendita e la messa in circolazione di tali veicoli, senza richiamo alla circolazione su strada. Quindi, contrariamente all'interpretazione seguita dal Tribunale, la portata dell'obbligo negativo non può essere più ampia della portata dell'obbligo positivo, in quanto la formulazione di tali due commi è complementare. Infine, la Corte evidenzia che le città ricorrenti non dispongono di competenze in materia di omologazione dei veicoli.

Per quanto riguarda l'obiettivo perseguito dalla direttiva 2007/46, quest'ultimo consiste nell'istituzione di una procedura uniforme di omologazione dei veicoli nuovi e, per estensione, nell'instaurazione e nel funzionamento del mercato interno, mirando nel contempo a garantire un elevato livello di sicurezza stradale assicurato dall'armonizzazione totale dei requisiti tecnici riguardanti, in particolare, la costruzione dei veicoli.

Inoltre, i lavori preparatori dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2007/46 rivelano che il divieto di impedire la «circolazione su strada» di taluni veicoli ha avuto lo scopo non

⁷L'articolo 263, quarto comma, TFUE prevede che «[q]ualsiasi persona fisica o giuridica può proporre, alle condizioni previste al primo e secondo comma, un ricorso contro gli atti adottati nei suoi confronti o che la riguardano direttamente e individualmente, e contro gli atti regolamentari che la riguardano direttamente e che non comportano alcuna misura d'esecuzione».

già di ampliare l'ambito di applicazione della legislazione sull'omologazione dei veicoli, bensì soltanto di evitare che gli Stati membri eludessero il divieto di impedire l'accesso al mercato dei veicoli conformi alla normativa vigente.

Pertanto, secondo la Corte, **l'interpretazione del Tribunale equivale ad attribuire** all'articolo 4, paragrafo 3, secondo comma, della **direttiva 2007/46 una portata ampia al fine di suffragare la conclusione che tale disposizione osti a talune limitazioni locali in materia di circolazione dirette, in particolare, a tutelare l'ambiente**. Un'interpretazione siffatta non è conforme né al contesto in cui si inserisce tale disposizione né agli scopi della normativa di cui fa parte né ancora ai lavori preparatori di detta disposizione.

Di conseguenza, la Corte conclude che **il Tribunale ha commesso un errore di diritto nello stabilire che il regolamento controverso riguarda direttamente le città ricorrenti**, ai sensi dell'articolo 263, quarto comma, TFUE.

In risposta alla preoccupazione delle città ricorrenti relativa alla possibilità di un ricorso per inadempimento contro uno degli Stati membri ai quali appartengono per violazione del regolamento controverso, la Corte sottolinea che **l'adozione di una normativa che limiti la circolazione locale di taluni veicoli allo scopo di tutelare l'ambiente non può violare il divieto previsto dal regolamento controverso**, sicché non può avere alcuna rilevanza diretta su un eventuale ricorso per inadempimento.

Alla luce di quanto precede, la Corte **annulla la sentenza impugnata**, accerta che la controversia è matura per la decisione e, statuendo su quest'ultima, **respinge i ricorsi di annullamento proposti dalle città ricorrenti in quanto irricevibili**.

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.

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: Cristina Marzagalli ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☐ ☎ (+32) 2 2964106