



Presse et Information

Tribunal de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 198/18

Luxembourg, le 13 décembre 2018

Arrêt dans les affaires jointes T-339/16 Ville de Paris/Commission,
T-352/16 Ville de Bruxelles/Commission et
T-391/16 Ville de Madrid/Commission

Le Tribunal de l'Union européenne accueille les recours introduits par les villes de Paris, Bruxelles et Madrid et annule partiellement le règlement de la Commission fixant des limites d'émission d'oxydes d'azote trop élevées pour les essais des véhicules particuliers et utilitaires légers neufs

La Commission n'était pas compétente pour modifier les limites d'émission Euro 6 pour les nouveaux essais en conditions de conduite réelles

La Commission a défini, dans son règlement 2016/646 ¹, les limites d'émission d'oxydes d'azote à ne pas dépasser à l'occasion des nouveaux essais en conditions de conduite réelles (ci-après les « essais RDE ») auxquels les constructeurs automobiles doivent soumettre les véhicules particuliers et utilitaires légers, notamment dans le cadre des opérations de réception des nouveaux types de véhicules. Ces essais RDE visent à répondre au constat que les essais en laboratoire ne reflètent pas le véritable niveau des émissions polluantes en conditions de conduite réelles et à déjouer l'emploi éventuel de « logiciels truqueurs ». La Commission a fixé ces limites à partir des limites définies pour la norme Euro 6 en affectant celles-ci de coefficients de correction pour tenir compte, selon elle, d'incertitudes statistiques et techniques. Par exemple, pour une limite définie dans la norme Euro 6 à 80 mg/km, la limite est fixée pour les essais RDE à 168 mg/km pour une période transitoire, puis à 120 mg/km.

Les villes de Paris, Bruxelles et Madrid contestent les limites d'émission retenues par la Commission et chacune a introduit un recours en annulation devant le Tribunal de l'Union européenne. Elles estiment que la Commission ne pouvait pas adopter les valeurs d'émission d'oxydes d'azote retenues car celles-ci sont moins exigeantes que les limites fixées par la norme applicable Euro 6 ².

Dans son arrêt de ce jour, le Tribunal rappelle, **en ce qui concerne la recevabilité des recours**, qui était contestée par la Commission, qu'un recours en annulation formé par une personne autre qu'un État membre ou une institution de l'Union à l'encontre d'un acte réglementaire est recevable, notamment si cet acte concerne directement l'auteur du recours et ne comporte pas de mesures d'exécution. Le Tribunal constate que l'acte attaqué ne nécessitait pas de mesures d'exécution pour qu'il s'impose aux villes requérantes et rappelle qu'il a déjà été jugé que la circonstance qu'un acte de l'Union empêche une personne publique d'exercer comme elle l'entend ses compétences propres affecte directement sa position juridique. Le Tribunal souligne que c'est particulièrement le cas lorsque ce sont les pouvoirs de réglementation de la personne publique qui sont limités. En l'occurrence, le Tribunal vérifie si cette affectation est bien réelle. Or les trois villes, au titre de leurs compétences en matière de protection de l'environnement et de la santé, ont déjà adopté des mesures de restriction de la circulation automobile afin de lutter contre la pollution avérée de l'air sur leurs territoires. Le Tribunal vérifie également si des restrictions de circulation liées au niveau des émissions polluantes des véhicules adoptées par des autorités publiques émanant des États membres, dans la mesure où elles s'appliqueraient aux véhicules conformes aux normes et aux

¹ Règlement (UE) 2016/646 de la Commission, du 20 avril 2016, portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO 2016, L 109, p. 1).

² Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1).

limites les plus récentes, se heurteraient aux prescriptions du droit de l'Union et il juge que tel est bien le cas. Dans cette mesure, **les villes de Paris, Bruxelles et Madrid sont recevables à contester les limites d'émission d'oxydes d'azote déterminées par la Commission pour les essais RDE puisqu'elles ne pourraient inclure dans le périmètre d'une mesure de restriction de la circulation fondée sur le niveau des émissions polluantes les types de véhicules qui auraient subi avec succès ces essais et qui satisferaient aux autres exigences de réception.**

S'agissant de la **question de la compétence de la Commission** pour adopter les mesures relatives aux limites d'émission d'oxydes d'azote dans le cadre des essais RDE, le Tribunal rappelle que ces mesures ont été adoptées en tant que mesures d'exécution du règlement n° 715/2007, sur le fondement des dispositions dudit règlement qui permettent à la Commission de déterminer les procédures, essais et exigences spécifiques aux fins de la réception des véhicules.

Le Tribunal souligne cependant que les limites d'émission d'oxydes d'azote fixées pour la norme Euro 6 constituent un élément essentiel de ce règlement, non modifiable par la Commission, et que ledit règlement prévoit que ces limites doivent être respectées en conditions de conduite réelles et, par conséquent, lors des essais RDE. **Le Tribunal en conclut que la Commission n'était pas compétente pour apporter, en appliquant des coefficients de correction, une modification à ces limites pour les essais RDE. Le Tribunal estime, en outre, que, même si l'on devait admettre que des contraintes techniques peuvent justifier une certaine adaptation, avec un écart comme celui résultant du règlement attaqué, il est impossible de savoir si la norme Euro 6 est respectée lors de ces essais.** Le Tribunal précise que **l'incompétence constatée de la Commission implique nécessairement une violation du règlement n° 715/2007.**

En ce qui concerne l'étendue de l'annulation des mesures figurant dans le règlement 2016/646 adopté par la Commission, le Tribunal estime que seule doit être annulée la disposition fixant les limites d'émission d'oxydes d'azote, et non les autres dispositions du règlement qui précisent les conditions dans lesquelles les essais RDE doivent être effectués. Quant à **l'effet dans le temps de l'annulation**, le Tribunal considère, au vu de l'incertitude juridique qui pourrait s'installer avant qu'une nouvelle réglementation ne soit adoptée, que la protection de la santé publique et de l'environnement, comme celle des intérêts des consommateurs et des constructeurs automobiles, justifient de **maintenir les effets de la disposition annulée pour le passé et pour une période raisonnable pour permettre de modifier la réglementation en la matière, limitée à douze mois** à compter de l'expiration du délai de pourvoi contre le présent arrêt ou, si un pourvoi est formé, à compter du rejet de celui-ci.

Le Tribunal estime enfin, s'agissant de la demande formée par la ville de Paris de réparation à l'euro symbolique d'un préjudice d'image et de légitimité, que celui-ci n'est pas démontré, mais qu'il serait en tout état de cause réparé suffisamment par l'annulation de la disposition critiquée.

RAPPEL : Un pourvoi, limité aux questions de droit, peut être formé devant la Cour contre la décision du Tribunal, dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

RAPPEL : Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas le Tribunal.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Antoine Briand ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.