



Presă și informare

Tribunalul Uniunii Europene  
**COMUNICAT DE PRESĂ nr. 198/18**

Luxemburg, 13 decembrie 2018

Hotărârea în cauzele T-339/16  
Orașul Paris/Comisia, T-352/16 Orașul Bruxelles/Comisia, T-391/16 Orașul  
Madrid/Comisia

## **Comisia nu era competentă să modifice limitele de emisie de oxizi de azot pentru vehiculele ușoare pentru pasageri și pentru vehiculele ușoare comerciale noi, aplicabile cu ocazia noilor încercări în condiții reale de conducere**

*Cererile de anulare a dispoziției în cauză formulate de orașele Paris, Bruxelles și Madrid sunt admisibile*

Comisia a definit, în Regulamentul 2016/646<sup>1</sup>, limitele de emisie de oxizi de azot care nu pot fi depășite cu ocazia noilor încercări în condiții reale de conducere (denumite în continuare «încercări RDE») la care constructorii de automobile trebuie să supună vehiculele ușoare pentru pasageri și vehiculele ușoare comerciale, printre altele în cadrul operațiunilor de omologare a noilor tipuri de vehicule. Aceste încercări RDE urmăresc să răspundă constatării că încercările în laborator nu reflectă nivelul veritabil al emisiilor poluante în condiții reale de conducere și să combată folosirea eventuală de «programe de trucare». Prin stabilirea acestor limite, Comisia a pus astfel capăt perioadei în care încercările RDE nu erau utilizate decât în scopuri de supraveghere.

Orașele Paris, Bruxelles și Madrid contestă limitele de emisie reținute de Comisie și fiecare a introdus o acțiune în anulare la Tribunalul Uniunii Europene. Ele apreciază că Comisia nu putea adopta valorile de emisie de oxizi de azot reținute, întrucât acestea sunt superioare limitelor stabilite prin norma aplicabilă Euro 6<sup>2</sup>.

În hotărârea pronunțată astăzi, Tribunalul amintește, în ceea ce privește admisibilitatea acțiunilor, care era contestată de Comisie, că o acțiune în anulare formulată de o altă persoană decât un stat membru sau o instituție a Uniunii împotriva unui act normativ este admisibilă, printre altele, dacă acest act o privește direct pe persoana care a formulat acțiunea și nu presupune măsuri de executare. Tribunalul constată că actul atacat nu presupunea măsuri de executare pentru a se impune orașelor reclamante și amintește că s-a statuat deja că împrejurarea că un act al Uniunii împiedică o persoană publică să își exercite cum consideră adecvat competențele de care beneficiază îi afectează în mod direct poziția juridică. Tribunalul subliniază că acesta este în special cazul atunci când sunt limitate competențele de reglementare ale persoanei publice. În speță, Tribunalul verifică dacă această afectare este reală. Or, cele trei orașe, în temeiul competențelor lor în materie de protecție a mediului și a sănătății, au adoptat deja măsuri de restricție a circulației automobilelor pentru a combate poluarea dovedită a aerului pe teritoriile lor. Tribunalul verifică, de asemenea, dacă restricțiile de circulație legate de nivelul emisiilor poluante ale vehiculelor, adoptate de autorități publice care aparțin statelor membre, în măsura în care s-ar aplica vehiculelor conforme cu normele și cu limitele cele mai recente, ar contraveni prevederilor Uniunii și statuează că această situație se regăsește în speță. În această măsură, **contestatiile formulate de orașele Paris, Bruxelles și Madrid în ceea ce privește limitele de emisie de oxizi de azot stabilite de Comisie pentru încercările RDE sunt admisibile, întrucât acestea**

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

**nu ar putea include în cadrul unei măsuri de restricție a circulației întemeiate pe nivelul emisiilor poluante tipurile de vehicule care ar fi trecut cu succes aceste încercări și care ar îndeplini celelalte cerințe de omologare.**

În ceea ce privește problema competenței Comisiei de a adopta măsurile referitoare la limitele de emisie de oxizi de azot în cadrul încercărilor RDE, Tribunalul amintește că aceste măsuri au fost adoptate ca măsuri de executare a Regulamentului nr. 715/2007, în temeiul dispozițiilor respectivului regulament care permit Comisiei să stabilească procedurile, încercările și cerințele specifice în scopul omologării vehiculelor.

Tribunalul subliniază totuși că limitele de emisie de oxizi de azot stabilite pentru norma Euro 6 constituie un element esențial al acestui regulament, care nu poate fi modificat de Comisie, și că regulamentul menționat prevede că aceste limite trebuie să fie respectate în condiții de conducere reale și, în consecință, cu ocazia încercărilor RDE. **Tribunalul concluzionează din aceasta că Comisia nu era competentă să aducă o modificare acestor limite pentru încercările RDE. Tribunalul apreciază, în plus, că chiar dacă s-ar admite faptul că constrângeri tehnice pot justifica o anumită adaptare, cu o diferență precum cea care rezultă din regulamentul atacat este imposibil să se știe dacă norma Euro 6 este respectată cu ocazia acestor încercări.** Tribunalul precizează că **necompetența constatată a Comisiei implică în mod necesar o încălcare a Regulamentului nr. 715/2007.**

În ceea ce privește întinderea anulării măsurilor care figurează în Regulamentul nr. 2016/646 adoptat de Comisie, Tribunalul apreciază că trebuie să fie anulată doar dispoziția care privește limitele de emisie de oxizi de azot, iar nu și celelalte dispoziții ale regulamentului care precizează condițiile în care trebuie să fie efectuate încercările RDE. În ceea ce privește efectele în timp ale anulării, Tribunalul consideră, având în vedere incertitudinea juridică care s-ar putea instala înaintea adoptării unei noi reglementări, că protecția sănătății publice și a mediului, precum și cea a intereselor consumatorilor și a constructorilor de automobile, justifică menținerea efectelor dispoziției anulate pentru trecut și pentru o perioadă rezonabilă pentru a permite modificarea reglementării în materie, limitată la douăsprezece luni începând de la expirarea termenului de recurs împotriva prezentei hotărâri sau, în cazul în care se declară recurs, începând de la respingerea acestuia.

Tribunalul apreciază în sfârșit, în ceea ce privește cererea formulată de orașul Paris de despăgubire simbolică în valoare de un euro pentru un prejudiciu de imagine și de legitimitate, că acesta nu este demonstrat, ci că ar fi în orice caz reparat suficient prin anularea dispoziției criticate.

---

**MENȚIUNE:** Împotriva deciziei Tribunalului se poate declara recurs la Curte, numai pentru motive de drept, în termen de două luni de la comunicarea acesteia.

**MENȚIUNE:** Acțiunea în anulare are ca obiect anularea acelor acte ale instituțiilor Uniunii care sunt contrare dreptului Uniunii. Cu respectarea anumitor condiții, statele membre, instituțiile europene și particularii pot sesiza Curtea de Justiție sau Tribunalul cu o acțiune în anulare. Dacă acțiunea este întemeiată, actul este anulat. Instituția autoare a actului trebuie să ia măsuri pentru a elimina eventualul vid juridic creat prin anularea acestuia.

---

*Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Tribunalului.*

*[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.*

*Persoana de contact pentru presă: Corina Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 4293*

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