



Υπηρεσία Τύπου και  
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
**ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 2/22**  
Λουξεμβούργο, 13 Ιανουαρίου 2022

Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-177/19 Ρ Γερμανία - Ville de Paris κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-178/19 Ρ Ουγγαρία - Ville de Paris κ.λπ. κατά Επιτροπής και C-179/19 Ρ Επιτροπή κατά Ville de Paris κ.λπ.

**Το Δικαστήριο αναιρεί την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου με την οποία ακυρώθηκε εν μέρει ο κανονισμός της Επιτροπής που καθορίζει τις τιμές εκπομπών για τις δοκιμές, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης, των καινούργιων ελαφρών οχημάτων**

*Δεδομένου ότι ο κανονισμός αυτός δεν αφορά άμεσα τους δήμους Παρισίων, Βρυξελλών και Μαδρίτης, οι προσφυγές τους με αίτημα την ακύρωσή του πρέπει να απορριφθούν ως απαράδεκτες*

Με την έκδοση της οδηγίας 2007/46<sup>1</sup>, ο νομοθέτης της Ένωσης θέσπισε ένα εναρμονισμένο πλαίσιο εγκρίσεως τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, προκειμένου να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση τους σε κυκλοφορία εντός της Ένωσης. Στον απόηχο του σκανδάλου Dieseldate, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθιέρωσε διαδικασία δοκιμής, υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (στο εξής: RDE)<sup>2</sup>, των εκπομπών από τα ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα που λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία<sup>3</sup>, η οποία θα αντανάκλα καλύτερα τις μετρούμενες στον δρόμο εκπομπές. Στη συνέχεια, οι προδιαγραφές για τις δοκιμές RDE συμπληρώθηκαν από τον κανονισμό 2016/646<sup>4</sup> της Επιτροπής, ο οποίος καθορίζει τις μη υπερβάσιμες τιμές εκπομπών οξειδίων του αζώτου κατά τις δοκιμές αυτές (στο εξής: επίδικος κανονισμός).

Ο Ville de Paris, ο Ville de Bruxelles και ο Ayuntamiento de Madrid (στο εξής: προσφεύγοντες δήμοι) άσκησαν έκαστος προσφυγή με αίτημα την ακύρωση του επίδικου κανονισμού, κατά το μέρος που ο εν λόγω κανονισμός δεν τους επιτρέπει να επιβάλλουν σε επιβατηγά οχήματα περιορισμούς κυκλοφορίας με βάση τους ρύπους που εκπέμπουν. Η Επιτροπή προέβαλε ενστάσεις απαραδέκτου κατά των ως άνω προσφυγών, υποστηρίζοντας ότι ο επίδικος κανονισμός δεν αφορούσε άμεσα τους προσφεύγοντες δήμους κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

Το Γενικό Δικαστήριο δέχθηκε εν μέρει τις εν λόγω προσφυγές, κρίνοντας ότι ο επίδικος κανονισμός αφορούσε άμεσα τους προσφεύγοντες δήμους<sup>5</sup>. Ερμηνεύοντας την οδηγία 2007/46<sup>6</sup>, εντός του πλαισίου της οποίας εντάσσεται ο επίδικος κανονισμός, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε, ειδικότερα, ότι ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να χαρακτηριστεί ως κανονιστική πράξη για την εφαρμογή της οποίας δεν απαιτούνται εκτελεστικά μέτρα και η οποία επηρεάζει άμεσα την άσκηση

<sup>1</sup> Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/427 της Επιτροπής, της 10ης Μαρτίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ 2016, L 82, σ. 1).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ 2007, L 171, σ. 1).

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/646 της Επιτροπής, της 20ής Απριλίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 όσον αφορά τις εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 6) (ΕΕ 2016, L 109, σ. 1).

<sup>5</sup> Απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles και Ayuntamiento de Madrid κατά Επιτροπής, [T-339/16, T-352/16 και-391/16](#) (βλ. επίσης [ΑΤ αριθ. 198/18](#)).

<sup>6</sup> Άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας 2007/46.

των κανονιστικών αρμοδιοτήτων των συγκεκριμένων δήμων όσον αφορά τη ρύθμιση της κυκλοφορίας.

Επιληφθέν αιτήσεων αναιρέσεως που άσκησαν η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας (υπόθεση C-177/19 P), η Ουγγαρία (υπόθεση C-178/19 P) και η Επιτροπή (υπόθεση C-179/19 P), το Δικαστήριο αναιρεί την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου διευκρινίζοντας, στο πλαίσιο αυτό, την έννοια του «προσώπου το οποίο αφορά άμεσα η προσβαλλόμενη πράξη» ως προϋπόθεση του παραδεκτού προσφυγής ακυρώσεως ασκούμενης από περιφερειακή οντότητα κράτους μέλους κατά πράξεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **Εκτίμηση του Δικαστηρίου**

Κατ' αρχάς, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι μια περιφερειακή ή τοπική οντότητα με νομική προσωπικότητα μπορεί, όπως ακριβώς κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, να ασκήσει προσφυγή κατά πράξεως του δικαίου της Ένωσης μόνο στην περίπτωση που εμπίπτει σε κάποια από τις περιπτώσεις του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ <sup>7</sup>, οι οποίες απαιτούν η επίμαχη πράξη να αφορά άμεσα το συγκεκριμένο πρόσωπο ή οντότητα. Προκειμένου η βαλλόμενη πράξη να αφορά άμεσα μια περιφερειακή ή τοπική αρχή, πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς δύο κριτήρια. Αφενός, **το προσβαλλόμενο μέτρο πρέπει να παράγει άμεσα αποτελέσματα επί της έννομης καταστάσεως των οντοτήτων αυτών** και, αφετέρου, να μην καταλείπει καμία εξουσία εκτιμήσεως στους αποδέκτες που είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή του.

Εν συνεχεία, το Δικαστήριο εξετάζει αν το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46, κατά το οποίο «τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων [...] εφόσον πληρούν τ[ι]ς απαιτήσεις της [οδηγίας]», εμποδίζει πράγματι τους προσφεύγοντες δήμους να ασκήσουν τις αρμοδιότητές τους περί ρυθμίσεως της κυκλοφορίας των επιβατηγών οχημάτων προκειμένου να περιορίσουν τη ρύπανση και, ως εκ τούτου, αν, λαμβανομένης υπόψη της σχέσεως μεταξύ της διατάξεως αυτής και του επίδικου κανονισμού, πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο συγκεκριμένος κανονισμός αφορά άμεσα τους δήμους αυτούς. Προς τούτο, το Δικαστήριο ερμηνεύει την επίμαχη διάταξη υπό το πρίσμα του γράμματός της, του πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται, των σκοπών που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος, καθώς και των κρίσιμων στοιχείων που αντλούνται από το ιστορικό της θεσπίσεώς της.

Όσον αφορά το γράμμα του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46 και, ειδικότερα, την προβλεπόμενη στη διάταξη αυτή απαγόρευση του περιορισμού της «κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο» ορισμένων οχημάτων, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι η διάταξη αυτή δεν αφορά μόνον την κυκλοφορία οχημάτων στο έδαφος κράτους μέλους, αλλά και άλλες δραστηριότητες, όπως η έκδοση άδειας κυκλοφορίας, η πώληση και η θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων. Οι περιορισμοί αυτοί συνεπάγονται ένα γενικό εμπόδιο στην πρόσβαση των οχημάτων στην αγορά.

Όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι **οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας 2007/46 αφορούν τη διάθεση στην αγορά των μηχανοκίνητων οχημάτων και όχι τη μεταγενέστερη κυκλοφορία τους**. Διαπιστώνει, εξάλλου, ότι, μολονότι το άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας προβλέπει μια αρνητική υποχρέωση η οποία επιβάλλει στα κράτη μέλη να μην απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων που πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας, το πρώτο εδάφιο της προβλέπει μια θετική υποχρέωση δυνάμει της οποίας τα κράτη μέλη μπορούν να εκδίδουν άδειες κυκλοφορίας και να επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, χωρίς να μνημονεύει την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο. Επομένως, αντιθέτως προς την ερμηνεία του Γενικού Δικαστηρίου, το περιεχόμενο της αρνητικής υποχρεώσεως δεν μπορεί να είναι ευρύτερο από το περιεχόμενο της θετικής υποχρεώσεως, δεδομένου ότι τα δύο αυτά εδάφια είναι διατυπωμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να

<sup>7</sup> Το άρθρο 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ προβλέπει ότι: «Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί, υπό τις προϋποθέσεις του πρώτου και του δευτέρου εδαφίου, να ασκεί προσφυγή κατά των πράξεων των οποίων είναι αποδέκτης ή που το αφορούν άμεσα και ατομικά, καθώς και κατά των κανονιστικών πράξεων που το αφορούν άμεσα χωρίς να [απαιτούν] εκτελεστικά μέτρα».

αλληλοσυμπληρώνονται. Τέλος, το Δικαστήριο παρατηρεί ότι οι προσφεύγοντες δήμοι δεν διαθέτουν εξουσίες όσον αφορά την έγκριση τύπου των οχημάτων.

Όσον αφορά τον σκοπό που επιδιώκει η οδηγία 2007/46, ο σκοπός αυτός συνίσταται στη θέσπιση ενιαίας διαδικασίας εγκρίσεως τύπου των καινούργιων οχημάτων και, κατ' επέκταση, στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και, ταυτοχρόνως, στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας με την πλήρη εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων οι οποίες αφορούν, μεταξύ άλλων, την κατασκευή των οχημάτων.

Εξάλλου, από το ιστορικό θεσπίσεως του άρθρου 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46 προκύπτει ότι η απαγόρευση της «κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο» ορισμένων οχημάτων δεν είχε ως σκοπό να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας περί εγκρίσεως τύπου των οχημάτων, αλλά μόνον να αποτρέψει την καταστρατήγηση, εκ μέρους των κρατών μελών, της απαγορεύσεως να εμποδίζουν την πρόσβαση στην αγορά των οχημάτων που είναι σύμφωνα προς την ισχύουσα νομοθεσία.

Επομένως, κατά το Δικαστήριο, **η ερμηνεία του Γενικού Δικαστηρίου προσδίδει κατ' αποτέλεσμα ευρύ περιεχόμενο** στο άρθρο 4, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 2007/46 **προκειμένου να στηρίξει το συμπέρασμα ότι η διάταξη αυτή εμποδίζει ορισμένους τοπικούς περιορισμούς στον τομέα της κυκλοφορίας οι οποίοι αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στην προστασία του περιβάλλοντος.** Τοιαύτη ερμηνεία δεν είναι σύμφωνη ούτε προς το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή ούτε προς τους σκοπούς της ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί μέρος ούτε προς το ιστορικό θεσπίσεως της προαναφερθείσας διατάξεως.

Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο καταλήγει ότι **το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι ο επίδικος κανονισμός αφορά άμεσα τους προσφεύγοντες δήμους,** κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

Απαντώντας στις ανησυχίες που διατύπωσαν οι προσφεύγοντες δήμοι σχετικά με το ενδεχόμενο ασκήσεως προσφυγής λόγω παραβάσεως του επίδικου κανονισμού κατά κάποιου εκ των κρατών μελών στα οποία αυτοί υπάγονται, το Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι **η θέσπιση κανονιστικής ρυθμίσεως περιορίζουσας την τοπική κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος δεν μπορεί να συνιστά παράβαση της απαγορεύσεως που επιβάλλει ο επίδικος κανονισμός,** οπότε ο κανονισμός δεν μπορεί να ασκεί άμεση επιρροή επί ενδεχομένης προσφυγής λόγω παραβάσεως.

Κατόπιν των προεκτεθέντων, το Δικαστήριο **αναιρεί την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση,** κρίνει ότι η διαφορά είναι ώριμη προς εκδίκαση και, αποφαινόμενο επ' αυτής, **απορρίπτει ως απαράδεκτες τις προσφυγές ακυρώσεως που άσκησαν οι προσφεύγοντες δήμοι.**

---

**ΥΠΕΝΘΥΜΙΣΗ :** Το Δικαστήριο μπορεί να επιληφθεί αιτήσεως αναιρέσεως, η οποία περιορίζεται σε νομικά ζητήματα, κατά αποφάσεως ή διατάξεως του Γενικού Δικαστηρίου. Καταρχήν, η άσκηση αναιρέσεως δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα. Εάν είναι παραδεκτή και βάσιμη, το Δικαστήριο αναιρεί την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου. Στην περίπτωση που η υπόθεση είναι ώριμη προς εκδίκαση, το Δικαστήριο μπορεί να αποφανθεί το ίδιο οριστικά επί της διαφοράς. Σε αντίθετη περίπτωση, αναπέμπει την υπόθεση στο Γενικό Δικαστήριο, το οποίο δεσμεύεται από την απόφαση που εξέδωσε το Δικαστήριο στο πλαίσιο της αιτήσεως αναιρέσεως.

---

*Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.*

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το «[Europe by Satellite](#)» 📠 (+32) 2 2964106