



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene

**COMUNICAT DE PRESĂ nr. 2/22**

Luxemburg, 13 ianuarie 2022

Hotărârea în cauzele conexe C-177/19 P Germania - Ville de Paris și alții/Comisia,  
C-178/19 P Ungaria - Ville de Paris și alții/ Comisia și C-179/19 P  
Comisia/Ville de Paris și alții

## **Curtea anulează hotărârea Tribunalului privind anularea în parte a regulamentului Comisiei de stabilire a valorilor de emisii pentru încercările în condiții reale de condus ale vehiculelor ușoare noi**

*Întrucât orașele Paris, Bruxelles și Madrid nu sunt direct vizate de acest regulament, acțiunile lor având ca obiect anularea sa trebuie respinse ca inadmisibile*

Prin adoptarea Directivei 2007/46<sup>1</sup>, legiuitorul Uniunii a instituit un cadru armonizat pentru omologarea autovehiculelor, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Uniunii. În contextul scandalului „Dieselgate”, Comisia Europeană a stabilit o procedură de încercare privind emisiile în condiții reale de condus (în continuare „RDE”) <sup>2</sup> de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale, omologate conform reglementării aplicabile<sup>3</sup>, pentru a reflecta mai bine emisiile măsurate în circulație. Prevederile privind încercările RDE au fost ulterior completate de Regulamentul 2016/646<sup>4</sup> al Comisiei, care stabilește valori ale emisiilor de oxizi de azot care nu trebuie depășite în timpul acestor încercări (denumit în continuare „regulamentul în litigiu”).

Ville de Paris, ville de Bruxelles și ayuntamiento de Madrid (denumite în continuare „orașele reclamante”) au formulat fiecare o acțiune în anularea regulamentului în litigiu, în măsura în care acesta le-ar împiedica să impună vehiculelor particulare restricții de circulație având în vedere emisiile lor poluante. Comisia a ridicat excepții de inadmisibilitate împotriva respectivelor acțiuni, întemeiate pe faptul că orașele reclamante nu erau direct vizate de regulamentul în litigiu în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE.

Aceste acțiuni au fost totuși admise în parte de Tribunal, care a considerat că orașele reclamante erau direct vizate de regulamentul în litigiu<sup>5</sup>. Interpretând Directiva 2007/46 <sup>6</sup>, în contextul căreia se înscrie regulamentul în litigiu, Tribunal a estimat, mai precis, că acesta din urmă trebuie calificat drept act normativ care nu presupune măsuri de executare și afectează direct exercitarea competențelor normative ale acestor orașe în materie de reglementare a circulației auto.

Sesizată cu recursuri formulate de Republica Federală Germania (cauza C-177/19 P), de Ungaria (cauza C-178/19 P) și de Comisie (cauza C-179/19 P), Curtea anulează hotărârea Tribunalului

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) 2016/427 al Comisiei din 10 martie 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 82, p. 1).

<sup>3</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).

<sup>4</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>5</sup> Hotărârea din 13 decembrie 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles și Ayuntamiento de Madrid/Comisia, [T-339/16](#), [T-352/16](#) și [T-391/16](#) (a se vedea de asemenea [CP nr. 198/18](#)).

<sup>6</sup> Articolul 4 alineatul (3) din Directiva 2007/46.

precizând, în acest cadru, noțiunea de „persoană vizată în mod direct”, drept condiție de admisibilitate a unei acțiuni în anulare formulate de o entitate regională a unui stat membru împotriva unui act al Uniunii Europene.

## Aprecierea Curții

În primul rând, Curtea amintește că o entitate regională sau locală care beneficiază de personalitate juridică poate, la fel ca orice persoană fizică sau juridică, să formuleze o acțiune împotriva unui act de drept al Uniunii numai în cazul în care se încadrează în una dintre ipotezele prevăzute la articolul 263 al patrulea paragraf TFUE<sup>7</sup>, care impun ca actul vizat să privească direct persoana sau entitatea în cauză. Pentru ca o entitate infrastatală să fie direct vizată de actul pus în discuție, trebuie îndeplinite în mod cumulativ două criterii. Pe de o parte, **măsura contestată trebuie să producă în mod direct efecte asupra situației juridice a acestor entități** și, pe de altă parte, ea nu trebuie să lase nicio putere de apreciere destinatarilor însărcinați cu punerea sa în aplicare.

În continuare, Curtea examinează dacă articolul 4 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 2007/46, potrivit căruia „statele membre nu interzic, limitează sau împiedică înmatricularea, vânzarea, punerea în exploatare sau circulația pe drumuri a vehiculelor [...] dacă acestea respectă cerințele [directivei]”, împiedică efectiv orașele reclamante să își exercite competențele de reglementare a circulației vehiculelor particulare în scopul reducerii poluării și, prin urmare, dacă, având în vedere îmbinarea dintre această dispoziție și regulamentul în litigiu, aceste orașe trebuie considerate ca fiind vizate în mod direct de acesta din urmă. În acest scop, Curtea interpretează dispoziția în cauză având în vedere termenii acesteia, contextul în care se înscrie, obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte, precum și elementele pertinente deduse din geneza sa.

În ceea ce privește modul de redactare a articolului 4 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 2007/46 și, în particular, interdicția de a limita „circulația pe drumuri” a anumitor vehicule care este prevăzută de acesta, Curtea precizează că această dispoziție nu vizează numai circulația vehiculelor pe teritoriul unui stat membru, ci și alte activități, precum înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor. Asemenea restricții implică un obstacol general la accesul la piața vehiculelor.

În ceea ce privește contextul în care se înscrie această dispoziție, Curtea arată că **obligățiile impuse statelor membre în temeiul Directivei 2007/46 privesc introducerea pe piață a autovehiculelor, iar nu circulația lor ulterioară**. Ea constată, pe de altă parte, că, dacă articolul 4 alineatul (3) al doilea paragraf din această directivă enunță o obligație negativă care împiedică statele membre să interzică, să limiteze sau să împiedice circulația pe drumuri a vehiculelor care respectă cerințele directivei, primul paragraf al acesteia prevede o obligație pozitivă care permite statelor membre să înmatriculeze și să autorizeze vânzarea și punerea în exploatare a acestor vehicule, fără menționarea circulației pe drumuri. Astfel, contrar interpretării reținute de Tribunal, întinderea obligației negative nu poate fi mai extinsă decât cea a obligației pozitive, textul acestor două paragrafe fiind complementar. În sfârșit, Curtea observă că orașele reclamante nu dispun de competențe în materie de omologare a vehiculelor.

În ceea ce privește obiectivul urmărit de Directiva 2007/46, acesta constă în instituirea unei proceduri uniforme de omologare a vehiculelor noi și, prin extensie, în instituirea și funcționarea pieței interne, vizând totodată să garanteze un nivel ridicat de siguranță rutieră, prin armonizarea totală a cerințelor tehnice privind printre altele fabricația autovehiculelor.

Pe de altă parte, geneza articolului 4 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 2007/46 arată că interdicția de a se opune „circulației pe drumuri” a anumitor vehicule nu a avut ca scop extinderea domeniului de aplicare al legislației privind omologarea vehiculelor, ci numai evitarea eludării de

---

<sup>7</sup> Articolul 263 al patrulea paragraf TFUE prevede că „[o]rice persoană fizică sau juridică poate formula, în condițiile prevăzute la primul și al doilea paragraf, o acțiune împotriva actelor al căror destinatar este sau care o privesc direct și individual, precum și împotriva actelor normative care o privesc direct și care nu presupun măsuri de executare”.

către statele membre a interdicției de a se opune accesului pe piață al vehiculelor care sunt conforme reglementării aplicabile.

Prin urmare, în opinia Curții, **interpretarea Tribunalului echivalează cu a atribui articolului 4 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 2007/46 o sferă largă pentru a susține concluzia potrivit căreia această dispoziție împiedică anumite restricții locale în materie de circulație, care urmăresc în special protecția mediului.** O asemenea interpretare nu este conformă nici cu contextul în care această dispoziție se înscrie, nici cu obiectivele reglementării din care face parte și nici cu geneza dispoziției menționate.

Prin urmare, Curtea concluzionează că **Tribunalul a săvârșit o eroare de drept statuând că regulamentul în litigiu privește direct orașele reclamante**, în sensul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE.

Ca răspuns la preocuparea orașelor reclamante privind eventualitatea unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva unuia dintre statele membre din care fac parte pentru încălcarea regulamentului în litigiu, Curtea subliniază că **adoptarea unei reglementări de limitare a circulației locale a anumitor vehicule în scopul protejării mediului nu poate încălca interdicția impusă de regulamentul în litigiu**, astfel încât acesta nu poate avea o incidență directă asupra unei eventuale acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.

Având în vedere cele de mai sus, Curtea **anulează hotărârea atacată**, consideră că litigiul este în stare de judecată **și**, pronunțându-se asupra acestuia, **respinge ca inadmisibile acțiunile în anulare formulate de orașele reclamante.**

---

**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 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*