



GUVERNUL ROMÂNIEI

Nr.

APROB

Vasilica - Viorica DĂNCILĂ
Prim - ministru

MEMORANDUM

De la: Niculae BĂDĂLĂU, Ministrul Economiei

Avizat: Teodor - Viorel MELEȘCANU, Ministrul Afacerilor Externe
George CIAMBA, Ministrul Delegat pentru Afaceri Europene
Alexandru Răzvan CUC, Ministrul Transporturilor

Tema: Aprobarea intervenției României în recursurile formulate de Comisia Europeană, Ungaria și Germania împotriva hotărârii Tribunalului Uniunii Europene în cauzele conexate T - 339/16, T - 352/16 și T - 391/16, orașele Paris, Bruxelles și Madrid împotriva Comisiei Europene

I. Context

Legislație UE relevantă

În anul 2007, a fost adoptat *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*¹, care stabilește, printre altele, valorile maxime de emisii poluante corespunzătoare normei Euro 6.

Ulterior, respectivul act normativ a fost modificat prin *Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 privind omologarea de tip a vehiculelor 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*².

Regulamentul (CE) nr. 715/2007, astfel cum a fost modificat de Regulamentul (CE) nr. 692/2008, stabilește, pentru norma Euro 6, ca valori-limită pentru autovehiculele ușoare de

¹ Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L171 din 29.06.2007.

² Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L199 din 28.07.2008.

pasageri și pentru autovehiculele utilitare ușoare un prag de **80 mg NOx/km** pentru motoarele cu aprindere prin comprimare și un prag de **60 mg NOx/km** pentru motoarele cu aprindere prin scânteie. **Aceste valori-limită se măsoară prin testarea pe stand a emisiilor medii ale gazelor de evacuare în condiții ambientale.**

Conform Regulamentului (CE) nr. 715/2007, termenul stabilit pentru conformarea la valorile-limită anterior menționate a fost 1 septembrie 2014 pentru autovehiculele ușoare la omologarea de tip și 1 septembrie 2015 la prima înmatriculare.

Prin *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)*³ a fost introdusă **procedura de testare a autovehiculelor în condiții reale de circulație (RDE - real driving emissions)**. Conform acestei proceduri, valorile-limită ale emisiilor poluante determinate în condiții reale de circulație se calculează prin aplicarea unui factor de conformitate la valorile stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 715/2017.

Ulterior, a fost adoptat *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)*⁴. Acest act a luat în considerare solicitările industriei auto de introducere a unor termene și valori pe care producătorii auto să le poată respecta prin soluțiile tehnice noi ce vor fi introduse în procesul de producție. Astfel, a fost stabilit calendarul de conformare cu valorile-limită de NOx/km și au fost introduși factorii de conformitate (care au avut în vedere și o marjă de eroare ce ține de metoda și aparatura de măsurare) pentru măsurările prin procedura RDE.

Conform Regulamentului (UE) 2016/646, termenul pentru conformarea la norma Euro 6 cu aplicarea procedurii RDE a fost stabilit, pentru o perioadă tranzitorie, la 1 septembrie 2017 la omologarea de tip și la 1 septembrie 2019 la prima înmatriculare pentru autovehiculele ușoare, aplicându-se un factor de conformitate de 2,1. Începând de la 1 ianuarie 2020 la omologarea de tip și de la 1 ianuarie 2021 la prima înmatriculare pentru autovehiculele ușoare se va aplica un factor de conformitate de 1,5 (1 + marjă=0,5).

Industria auto are nevoie de un interval de timp rezonabil pentru introducerea soluțiilor tehnice adecvate, care să asigure conformarea cu Regulamentul (UE) 2016/646, aspect de care s-a ținut cont la momentul adoptării respectivului Regulament. Stabilirea unor astfel de obiective într-o etapă timpurie a oferit producătorilor de vehicule siguranța planificării producției de vehicule pe termen lung la nivel european.

Acțiunile în anularea Regulamentului (UE) 2016/646 - cauzele conexate T-339/16, T-352/16 și T-391/16, orașele Paris, Bruxelles și Madrid împotriva Comisiei Europene

La data de 26 iunie 2016, orașul Paris a introdus, la Tribunalul UE, o acțiune de anulare a Regulamentului (UE) 2016/646 (cauza T-339/16). În susținerea acțiunii, reclamantul a invocat două motive:

³ Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L82 din 31.03.2016.

⁴ Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L109 din 26.04.2016.

- necompetență, ca urmare a utilizării necorespunzătoare de către Comisia Europeană a procedurii de reglementare cu control. Comisia ar fi necompetentă *rationale materiae* și ar fi încălcat norme fundamentale de procedură în adoptarea regulamentului atacat;
- încălcarea normelor primare, a dreptului derivat în domeniul protecției mediului, precum și a normelor subsidiare ale dreptului Uniunii Europene din cauza nerespectării principiilor generale ale dreptului european al mediului, precum și a principiilor securității juridice și încrederii legitime.

Ulterior, orașele Bruxelles și Madrid au inițiat acțiuni în anulare similare - cauza T-352/16, respectiv cauza T-391/16.

Cauzele mai sus menționate au fost conexe de către Tribunalul UE.

La data de 13 decembrie 2018, Tribunalul UE a pronunțat hotărârea sa în respectivele cauze. Instanța UE a anulat punctul 2 din Anexa II la Regulamentul (UE) 2016/646, astfel încât, în mod implicit, factorul de conformitate pentru emisiile NOx a devenit 1. Totodată, respectiva instanță a stabilit că efectele dispoziției anulate sunt menținute până la adoptarea, într-un termen rezonabil, a unei noi reglementări care să înlocuiască dispoziția anulată, fără a depăși 12 luni de la momentul la care hotărârea în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16 produce efecte⁵.

Potrivit evaluării Ministerului Economiei, efectul respectivei hotărâri este acela că:

- se devansează termenul stipulat prin Regulamentul (UE) 2016/646 pentru prima înmatriculare cu 10 luni pentru autovehiculele ușoare (de la data de 1 ianuarie 2021 la data de 23 februarie 2020);
- factorul de conformitate este redus de la 1,5 la 1, ceea ce implică valori țintă mult mai restrictive impuse constructorilor de automobile.

La data de 22.02.2019, conform art. 56⁶ din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene⁷, Ungaria și Germania au formulat recursuri împotriva hotărârii Tribunalului UE mai sus menționate (cauza C-178/19P⁸, respectiv cauza C-177/19P⁹). La data de 23.02.2019 a formulat recurs și Comisia Europeană (cauza C-179/19P¹⁰).

II. Punctul de vedere al Ministerului Economiei

Prevederile *Regulamentului (UE) 2016/646* au avut ca și consecință mobilizarea producătorilor de automobile din România și din întreaga Uniune Europeană pentru a proiecta, testa și apoi introduce în procesul de fabricație soluții tehnice noi, care să permită respectarea dezideratelor impuse prin *Regulamentul (CE) nr. 692/2008*. Aceste demersuri au necesitat resurse umane, resurse financiare de ordinul miliardelor de euro, precum și un interval de timp adecvat pentru obținerea rezultatelor conforme cu acesta.

⁵ A se vedea Hotărârea Tribunalului UE în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16 (<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=208983&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8211308>)

⁶ Potrivit respectivului articol, deciziile Tribunalului UE pot fi atacate cu recurs la Curtea de Justiție a Uniunii Europene în termen de două luni de la notificarea deciziei atacate.

⁷ Denumită în continuare "CJUE".

⁸ A se vedea <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-178/19&language=EN>.

⁹ A se vedea <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-177/19&language=en>.

¹⁰ A se vedea <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-179/19&language=RO>.

Prin hotărârea Tribunalului UE în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16, industria auto este afectată major, producătorii fiind brusc și masiv obligați să-și schimbe planurile de producție și de conformitate.

Reducerea, prin decizia Tribunalului UE, a intervalului de timp prevăzut în Regulamentul (UE) 2016/646, după ce 60% din acesta s-a consumat, nu poate fi compensată până în anul 2020 oricâte eforturi umane și financiare ar fi depuse de producătorii de automobile și componente.

Având în vedere cele arătate mai sus, precum și datele furnizate de Asociația Constructorilor de Automobile din România (ACAROM), impactul asupra industriei auto naționale va fi resimțit puternic și va avea, începând cu anul 2020, următoarele consecințe:

1. O scădere a producției de vehicule cu aproximativ 60% - 80%

Această scădere se explică prin faptul că tehnologia necesară respectării valorilor țintă impuse ca urmare a deciziei Tribunalului nu va fi pe deplin disponibilă în timp util, respectiv pentru anul 2020. Producătorii naționali de vehicule (la fel ca și toți ceilalți din Uniunea Europeană) vor putea comercializa doar vehiculele conforme cu respectiva decizie, adică doar un procent limitat din producția lor actuală. Modelele care nu sunt conforme cu valorile-limită pentru emisiile de NOx Euro 6 și cu un factor de conformitate de 1 (în loc de 1,5) vor fi retrase din producție, efectul fiind, pe cale de consecință, reducerea masivă a producției.

Precizăm că, în prezent, toate motoarele produse în România respectă normele de emisii Euro 6 în vigoare și că la nivelul producătorilor naționali se derulează activități de proiectare de modele de vehicule hibride cu emisii scăzute.

2. Periclitarea locurilor de muncă, un număr de 110.000 - 120.000 de salariați putând fi disponibilizați

Scăderea producției de automobile menționată anterior va duce la imposibilitatea menținerii forței de muncă actualmente angajată în anul 2020. Numărul de locuri de muncă afectate include locurile de muncă aferente atât producătorilor de automobile, cât și furnizorilor de componente și subansamble auto.

3. Pierdere din cifra de afaceri, estimată la 16 - 20 miliarde Euro

În anul 2018, cifra de afaceri a industriei auto (automobile și componente) a fost de 28 miliarde euro, reprezentând 14% din PIB-ul național (sursa: ACAROM), în creștere cu 17% față de anul 2017, iar pentru anul 2020 este preconizată o valoare a cifrei de afaceri de 32 miliarde euro. Pierderea estimată se raportează la această previziune a cifrei de afaceri și va reprezenta în același timp o scădere a contribuției la PIB cu cel puțin 7%.

Pe lângă producătorii de autovehicule autohtoni, vor fi afectați și toți furnizorii de componente și subansamble auto (atât cei care lucrează pentru producătorii locali, cât și cei care lucrează pentru export), în aceleași procente de aproximativ 60% - 80%, anterior menționate. Aceasta se explică prin faptul că toată producția europeană de autovehicule se va diminua, conform estimărilor Asociației Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA), astfel că toți clienții acestor furnizori își vor diminua producția, implicit și comenzile către aceștia.

Pe de altă parte, în ceea ce privește efectul asupra mediului și țintelor de conformare, este de precizat că acest caz se referă strict la autovehiculele noi care vor intra în parcul național. Având în vedere rata redusă de penetrare a autovehiculelor noi în parcul național (cca. 2% în cazul autoturismelor) considerăm că pe termen scurt și mediu, efectul menținerii prevederilor existente privind RDE nu va fi semnificativ cu privire la calitatea aerului, în condițiile în care principala sursă de poluare din traficul rutier o reprezintă parcul auto național existent, a cărui vârstă medie este de 16 ani, față de o vârstă medie a parcului auto din UE de 11 ani, conform datelor de la ACEA.

Acest aspect este susținut, conform datelor furnizate de Registrul Auto Român, și de analiza structurii autovehiculelor diesel (noi și utilizate) care au intrat în parcul național în ultimii doi ani (2017 și 2018), din punct de vedere al normelor de poluare, ale cărei rezultate sunt prezentate în tabelul următor:

Total autovehicule diesel	Repartiția pe norme de poluare		Valori limită NOx (mg/km)	Cantitate maximă emisii NOx pentru FC=1,5 (kg/km)	Cantitate maximă emisii NOx pentru FC=1 (kg/km)	Diferență emisii NOx (kg/km)
993600	Euro 6	298080	80	35,77	23,85	<u>11,92</u>
	Euro 5	158976	180	42,92	28,62	14,30
	Euro 4	317952	250	119,23	79,49	39,74
	Euro 3	158976	500	119,23	79,49	39,74
	Euro 2 - Euro 0	59616	Irelevant, se măsurau HC+NOx			

Apreciem că, raportat la eventualele beneficii pentru mediu, devansarea termenului de conformare de 10 luni pentru vehicule ușoare (de la 1.01.2021 la 23.02.2020) ar aduce o contribuție minimă/nesemnificativă în raport cu consecințele major negative asupra industriei auto.

Este de menționat și faptul că a fost adoptat *Regulamentul (UE) al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei*¹¹. Prin acest regulament a fost introdus un nou ciclu de încercare pe stand, ciclul WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), care este un ciclu de încercare mai strict, ce ține cont într-o măsură mai importantă de condițiile de circulație decât ciclul prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 692/2008. Acest regulament a fost aplicat de la 1 septembrie 2017 la omologare și de la 1 septembrie 2018 la prima înmatriculare pentru autovehiculele ușoare. Deoarece valorile-limită prevăzute prin Regulamentul (CE) nr. 715/2007 au rămas nemodificate, prin utilizarea noului ciclu de încercare WLTP, emisiile reale ale

¹¹ Publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L175 din 07.07.2017.

autovehiculelor au fost implicit reduse, producând deja efecte favorabile în ceea ce privește protecția mediului.

Față de cele de mai sus și având în vedere impactul hotărârii Tribunalului UE în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16 asupra industriei auto naționale, Ministerul Economiei apreciază că este oportună intervenția Guvernului României, prin Agentul Governamental pentru CJUE din cadrul Ministerului Afacerilor Externe, în recursul formulat de Germania.

Ministerul Economiei, cu sprijinul Registrului Auto Român, va transmite Ministerului Afacerilor Externe motivele în fapt și în drept în vederea susținerii concluziilor formulate de Germania în cadrul recursului înaintat de aceasta împotriva Hotărârii Tribunalului UE în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T391/16.

III. Mențiuni procedurale privind recursurile pe rolul CJUE și intervenția în astfel de acțiuni

Conform art. 58 primul paragraf din Statutul CJUE, ”Recursul se limitează la chestiuni de drept. Acesta poate fi întemeiat pe motive care privesc lipsa de competență a Tribunalului, neregularități ale procedurii în fața Tribunalului care aduc atingere intereselor recurentului, precum și încălcarea dreptului Uniunii de către Tribunal”.

Potrivit art. 60 primul paragraf din Statutul CJUE, fără a aduce atingere articolelor 278 și 279 TFUE sau articolului 157 din Tratatul CEEA, *recursul nu are efect suspensiv*. Al doilea paragraf al aceluiași art. 60 din Statut prevede că: ”Prin derogare de la articolul 280 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, *deciziile Tribunalului care anulează un regulament intră în vigoare numai după expirarea termenului menționat la articolul 56 primul paragraf din prezentul statut*¹² sau, în cazul în care în acest termen s-a introdus un recurs, după respingerea acestuia, fără a aduce atingere dreptului vreunei părți de a cere Curții de Justiție, în temeiul articolelor 278 și 279 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau al articolului 157 din Tratatul CEEA, suspendarea efectelor regulamentului anulat sau prescrierea oricărei alte măsuri provizorii”.

În acest context, amintim că, prin hotărârea sa în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16, Tribunalul UE a stabilit că efectele dispoziției anulate sunt menținute până la adoptarea, într-un termen rezonabil, a unei noi reglementări care să înlocuiască dispoziția anulată, fără a depăși 12 luni de la momentul la care hotărârea începe să producă efecte.

Astfel cum rezultă din art. 40 primul paragraf din Statutul CJUE, **statele membre pot interveni în litigiile supuse CJUE.**

Totodată, potrivit ultimului paragraf al aceluiași articol, **concluziile cererii de intervenție pot avea ca obiect numai susținerea concluziilor uneia dintre părți.** Art. 129-132 din Regulamentul de procedură al CJUE conțin reguli detaliate privind instituția intervenției, iar art. 190 din același Regulament, prevede că respectivele dispoziții sunt aplicabile și în cazul recursurilor. În esență, precizăm că intervenția este accesorie litigiului principal, astfel că ea rămâne fără obiect dacă respectivul litigiu este radiat de pe rolul CJUE.

¹² Termenul de 2 luni de la notificarea deciziei atacate, prevăzut pentru formularea unui recurs.

Cererea de intervenție se depune, de regulă, în termen de șase săptămâni de la publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a avizului cauzei în care se dorește să se intervină.

În acest context, precizăm că în data de 6 mai 2019 au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene avizele recursurilor formulate de Comisie, Germania și Ungaria împotriva hotărârii Tribunalului UE în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16.

Numai în cazul în care se admite cererea de intervenție, se comunică intervenientului toate actele de procedură notificate părților în litigiu, iar aceasta poate depune un memoriu în intervenție în termen, în regulă, de o lună de la respectiva comunicare.

În conformitate cu prevederile OUG nr. 11/2017 privind organizarea și funcționarea Agentului Guvernamental pentru Curtea de Justiție a Uniunii Europene, precum și pentru Curtea de Justiție a Asociației Europene a Liberului Schimb, cu modificările și completările ulterioare, reprezentarea juridică a Guvernului României înaintea CJUE este asigurată de Ministerul Afacerilor Externe, prin Agentul Guvernamental pentru CJUE (AGCJUE).

În scopul asigurării reprezentării juridice, AGCJUE colaborează strâns cu instituțiile competente în domeniile care fac obiectul acțiunilor de pe rolul CJUE. Respectivul instituții sunt cele care furnizează justificări privind oportunitatea participării la procedurile înaintea instanței UE și evaluează impactul unui asemenea demers asupra domeniilor gestionate.

Reguli detaliate privind intervenția în recursurile la CJUE se regăsesc, în special, la pct. 102-105 raportate la pct. 78-90 din Metodologia privind reprezentarea României înaintea Curții de Justiție a Uniunii Europene și a celorlalte instituții UE, precum și înaintea Curții de Justiție a Asociației Europene a Liberului Schimb¹³.

IV. Propuneri

Având în vedere cele prezentate mai sus, supunem Guvernului României aprobarea intervenției României în recursul formulat de Germania împotriva Hotărârii Tribunalului UE în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16, în sensul susținerii concluziilor Germaniei.

¹³ Aprobata de Guvernul României, prin memorandum, la data de 20 mai 2015, cu modificările ulterioare.