

Účastníci původního řízení

Navrhovatelka kasačního opravného prostředku: X

Další účastníci: College van burgemeester en wethouders van gemeente Purmerend, Tamoil Nederland BV

Předběžné otázky

- 1) a) Musí být čl. 5 odst. 1 směrnice 2008/68/ES⁽¹⁾ o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. 2008, L 206) vykládán v tom smyslu, že brání podmínce uvedené v povolení čerpací stanice na LPG, podle níž může být dotčená konkrétní čerpací stanice na LPG zásobována výlučně cisternovými vozidly na přepravu LPG se žáruvzdorným pláštěm, tato povinnost přitom není uložena přímo jednomu nebo vícero provozovatelům cisternových vozidel na přepravu LPG?
- b) Je pro odpověď na první otázku relevantní, že členský stát s organizací účastníků na trhu s LPG (m.j. provozovatelé čerpacích stanic na LPG, výrobci, prodejci a dopravci LPG) uzavřel dohodu v podobě „Safety Deal hittewerende bekleiding op LPG-autogastankwagens“ (bezpečnostní dohoda o žáruvzdorném opláštění automobilových cisteren na přepravu LPG), v níž se účastníci zavázali používat žáruvzdorné opláštění, a tento členský stát následně schválil výnos „Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval“ (Výnos o bezpečných vzdálenostech v souvislosti s vnější bezpečností čerpacích stanic na LPG u rozhodnutí týkajících se důsledků nehody), v němž byla stanovena dodatečná politika týkající se rizik, která vychází z předpokladu, že čerpací stanice na LPG jsou zásobovány cisternami opatřenými žáruvzdorným pláštěm?
- 2) a) V případě, že vnitrostátní soud přezkoumává legalitu donucovacího rozhodnutí, jež slouží k prosazení splnění podmínky uvedené v povolení, která je již právně nenapadnutelná a je v rozporu s unijním právem:
 - Je podle unijního práva, zejména podle judikatury Soudního dvora týkající se vnitrostátní procesní autonomie, přípustné, pokud vnitrostátní soud v zásadě vychází z legality takovéto podmínky uvedené v povolení, kromě případu, kdy tato podmínka zjevně porušuje nadřazené právo, mimo jiné unijní právo? Pokud ano: Spojuje unijní právo s touto výjimkou (další podmínky)?
 - Nebo je vnitrostátní soud podle unijního práva povinen ponechat takovouto podmínku uvedenou v povolení, — mimo jiné s ohledem na rozsudky Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212), a 6. dubna 2006, ED & F Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233) — z důvodu porušení tohoto práva nepoužito?
- b) Je pro odpověď na otázku 2A relevantní, zda donucovací rozhodnutí představuje nápravnou sankci (remedy) nebo trestně právní sankci (criminal charge)?

(¹) Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. 2008, L 260, s. 13).

Kasační opravný prostředek podaný dne 22. ledna 2019 Spolkovou republikou Německo proti rozsudku Tribunálu (devátého rozšířeného senátu) vydanému dne 13. prosince 2018 ve spojených věcech T-339/16, T-352/16 a T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid v. Evropská komise

(Věc C-177/19 P)

(2019/C 155/36)

Jednací jazyk: francouzština

Účastníci řízení

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek: Spolková republika Německo (zástupci: J. Möller, S. Eisenberg a D. Klebs, zmocněnci)

Další účastníci řízení: Evropská komise, Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid

Návrhová žádání účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek

Účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka) navrhuje, aby Soudní dvůr:

- 1) zrušil rozsudek Tribunálu Evropské unie ze dne 13. prosince 2018 ve spojených věcech T-339/16, T-352/16 a T-391/16;
- 2) zamítl žaloby;
- 3) uložil žalobcům náhradu nákladů řízení před Tribunálem a Soudním dvorem;
- 4) podpůrně, pozměnil bod 3 výroku uvedeného rozsudku v tomto smyslu, že účinky zrušeného ustanovení se zachovávají na maximální dobu výrazně přesahující 12 měsíců od nabytí právní moci rozsudku.

Důvody kasačního opravného prostředku a hlavní argumenty

Navrhovatelka uplatňuje na podporu svého kasačního opravného prostředku čtyři důvody:

Zaprvé, Tribunál nesprávně prohlásil žaloby za přípustné. Tribunál se dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že žalující obce byly nařízením (EU) 2016/646 ⁽¹⁾ bezprostředně dotčeny při výkonu svých pravomocí v oblasti boje proti znečištění vzduchu.

Zadruhé, rozsudek velmi trpí nedostatečným odůvodněním, jelikož neobsahuje žádné zdůvodnění toho, jak se dané nařízení bezprostředně žalobců dotýká. Tribunál vyvodil bezprostřední dotčenost žalobců pouze z toho, že směrnice 2007/46/ES ⁽²⁾ neumožňuje zakazovat provoz vozidel splňujících normu Euro 6. Tento výklad směrnice 2007/46 je rovněž nesprávný.

Zatřetí, Tribunál měl z právního hlediska nesprávně a zejména v rozporu s čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007 ⁽³⁾ za to, že Komise neměla pravomoc přijmout nařízení 2016/646 v jeho konkrétní podobě. Tribunál nezohlednil skutečnost, že Komise měla při stanovení faktorů shodnosti pro měření emisí v rámci zkoušek v reálném provozu v nařízení 2016/646 velký prostor pro posouzení. Na rozdíl od analýzy Tribunálu se nejednalo o změnu limitních hodnot stanovených nařízením č. 715/2007, ale o specifikace nezbytné z důvodu novosti a specifčnosti zkoušky (přípustné odchylky).

Začtvrté, Tribunál se dopustil nesprávného právního posouzení tím, že měl za to, že z právního hlediska je možné provést částečné zrušení nařízení 2016/646. Nezohlednil totiž to, že z praktického hlediska nelze měření bez faktorů shodnosti provádět a že Komise povinnou povahu zkoušek v reálném provozu pro schválení výslovně podmínila zavedením korekčních faktorů.

Podpůrně, německá vláda tvrdí, že Tribunál řádně nezohlednil skutečnost, že unijní normotvůrce není schopen přijmout novou právní úpravu ve lhůtě stanovené rozsudkem. Z tohoto důvodu je třeba zachovat účinky rozsudkem zrušeného ustanovení na maximální dobu výrazně přesahující 12 měsíců od nabytí právní moci rozsudku.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. 2016, L 109, s. 1).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263 s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1).