

Parter i hovedsagen

Appellant: X

Indstævnte: College van burgemeester en wethouders van Purmerend og Tamoil Nederland BV

Præjudicielle spørgsmål

1) Spørgsmål 1A:

Skal artikel 5, stk. 1, i direktiv 2008/68/EF⁽¹⁾ (EUT L 260) om inlandstransport af farligt gods fortolkes således, at den er til hinder for et vilkår i en tilladelse til en LPG-tankstation, hvori det bestemmes, at den pågældende LPG-tankstation udelukkende må forsynes fra LPG-tankvogne med en varmebeskyttende beklædning, mens denne forpligtelse ikke er pålagt en eller flere af de for LPG-tankvogne ansvarlige?

Spørgsmål 1B:

Har det for besvarelsen af de første spørgsmål nogen betydning, at medlemsstaten har indgået en aftale i form af »Safety Deal varmebeskyttende beklædning på LPG-tankvogne« med markedsaktører i LPG-branchen (blandet andet ansvarlige for LPG-tankstationer, producenter, sælgere og transportører af LPG), hvor aktørerne har forpligtet sig til at anvende varmebeskyttende beklædning, og at medlemsstaten i tilslutning hertil har udstedt cirkulæret »Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval« (cirkulære om sikkerhedsafstande på LPG-tankstationer af hensyn til den ydre sikkerhed med henblik på afgørelser vedrørende følgerne af en ulykke), hvori der er fastsat supplerende sikkerhedsbestemmelser, hvorefter LPG-tankstationer skal forsynes fra tankvogne, der har en varmebeskyttende beklædning?

2) Spørgsmål 2A:

Hvis en national retsinstans skal bedømme lovligheden af en afgørelse om håndhævelse, der har til formål at sikre opfyldelsen af et vilkår i en afgørelse om tilladelse, som er blevet endelig, og hvilket vilkår er i strid med EU-retten:

— tillader EU-retten, nærmere bestemt Domstolens praksis vedrørende national procesautonomi, at den nationale retsinstans i princippet lægger til grund, at et sådant vilkår i en sådan afgørelse om tilladelse er lovligt, medmindre vilkåret åbenlyst er i strid med trin højere ret, herunder EU-retten? Og i bekræftende fald, stiller EU-retten da (supplerende) betingelser for denne undtagelse?

— eller følger det af EU-retten, herunder Domstolens dom, Ciola (sag C-224/97, ECLI:EU:C:1999:212), og dom Man Sagar (sag 274/04, ECLI:EU:C:2006:233), at den nationale retsinstans ikke skal anvende et sådant vilkår for tilladelsen på grund af modstriden med EU-retten?

Spørgsmål 2B:

Har det for besvarelsen af spørgsmål 2A nogen betydning, om afgørelsen om håndhævelse er udtryk for en sanktion med henblik på genopretning (remedy) eller en strafferetlig sanktion (criminal charge)?

(¹) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24.9.2008 om inlandstransport af farligt gods (EUT 2008, L 260, s. 13).

Appel iværksat den 22. januar 2019 af Forbundsrepublikken Tyskland til prøvelse af dom afsagt af Retten (Niende Udvidede Afdeling) den 13. december 2018 i de forenede sager T-339/16, T-352/16 og T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles og Ayuntamiento de Madrid mod Europa-Kommissionen

(Sag C-177/19 P)

(2019/C 155/36)

Processprog: spansk og fransk

Parter

Appellant: Forbundsrepublikken Tyskland (ved J. Möller, S. Eisenberg og D. Klebs, som befuldmægtigede)

De andre parter i appellsagen: Europa-Kommissionen, Ville de Paris, Ville de Bruxelles og Ayuntamiento de Madrid

Appellanten har nedlagt følgende påstande

- Den Europæiske Unions Rets dom af 13. december 2018 i de forenede sager T-339/16, T-352/16 og T-391/16 ophæves.
- Frifindelse.
- Sagsøgerne tilpligtes at betale omkostningerne i forbindelse med sagen for Domstolen og Retten.
- Subsidiært ændres domskonklusionens punkt 3 i ovennævnte dom således, at virkningen af den ordning, der er blevet annulleret, opretholdes med en betydeligt længere maksimal tidsfrist end 12 måneder, fra dommen har fået retskraft.

Anbringender og væsentligste argumenter

Til støtte for appellen har appellanten gjort fire anbringender gældende:

For det første var det med urette, at Retten antog sagen til realitetsbehandling. Retten begik en retlig fejl, da den antog, at de sagsøgende kommuner var umiddelbart berørte af forordning (EU) 2016/646 ⁽¹⁾ ved udøvelsen af deres beføjelser til udstedelse af foranstaltninger til bekæmpelse af luftforurening.

For det andet er den appellerede dom behæftet med en begrundelsesmangel, fordi den ikke indeholder en begrundelse om, hvorledes denne forordning berører sagsøgerne umiddelbart. Retten udleder det forhold, at sagsøgerne er umiddelbart berørte, alene deraf, at direktiv 2007/46/EF ⁽²⁾ forbyder, at der fastsættes kørselsforbud for køretøjer, som svarer til Euro 6-normen. Også denne fortolkning af direktiv 2007/46 er forkert.

For det tredje har Retten på retlig fejlagtig måde og navnlig under tilsidesættelse af artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) 715/2007 ⁽³⁾ antaget, at Kommissionen ikke var beføjet til at udstede forordning 2016/646 i den konkrete form. Retten overså, at Kommissionen havde en vid skønsmargen, da den i forordning 2016/646 fastlagde overensstemmelsesfaktorer for målingerne af udstødningsgasser i RDE-prøvningsprocedurerne. I modsætning til det, som Retten lagde til grund, var der her ikke tale om en ændring af grænseværdierne i forordning nr. 715/2007, men om fastlæggelser, der var nødvendige på grund af måleprocedurens nyhed og særegenhed (måletolerance).

For det fjerde var det retligt fejlagtigt, at Retten antog, at det var retligt muligt at ophæve en del af forordning 2016/646. Den tog derved ikke hensyn til, at måleproceduren praktisk set ikke kan gennemføres uden overensstemmelsesfaktorer, og at Kommissionen udtrykkeligt havde gjort den bindende karakter af RDE-proceduren med henblik på godkendelse afhængig af, at der blev indført korrekturfaktorer.

Med den subsidiære påstand har den tyske regering gældende, at Retten ikke på tilstrækkelig måde tog hensyn til, at det ikke er muligt for EU-lovgiver at udstede en ny ordning inden for den i dommen fastsatte frist. Derfor skal virkningen af den ordning, der er blevet annulleret i dommen, opretholdes med en betydeligt længere maksimal tidsfrist end tolv måneder, fra dommen har fået retskraft.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20.4.2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT 2016, L 109, s. 1).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5.9.2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT 2007, L 263, s. 1).

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20.6.2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT 2007, L 171, s. 1).