

Partes en el procedimiento principal

Demandante: X

Otras partes: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend, Tamoil Nederland BV

Cuestiones prejudiciales

- 1) a. ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2008/68/CE ⁽¹⁾ [...] en el sentido de que se opone a un requisito de autorización, recogido en la autorización de una estación de servicio de GLP, en virtud del cual se establece que la concreta estación de servicio de GLP en cuestión puede abastecerse únicamente mediante vehículos cisterna de GLP con un revestimiento de protección contra el calor, a pesar de que esta obligación no se impone directamente a los operadores de vehículos cisterna de GLP?
- b. ¿Tiene alguna relevancia en la respuesta a la primera cuestión que el Estado miembro haya celebrado un acuerdo en la forma de «Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens» («Acuerdo de seguridad relativo al revestimiento de protección contra el calor de los vehículos cisterna de GLP») con organizaciones de operadores del sector del GLP (entre otras, explotadores de estaciones de servicio de GLP, productores, vendedores y transportistas de GLP), en el que las partes se han comprometido a utilizar el revestimiento de protección contra el calor, y que, en relación con ello, el Estado miembro haya adoptado una circular, a saber, la «Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval» («Circular sobre distancias de seguridad en relación con la seguridad exterior de estaciones de servicio de GLP en decisiones con consecuencias en los efectos de un accidente»), en la que se establece una política de riesgos complementaria que parte de la hipótesis de que las estaciones de servicio de GLP se abastecen por medio de vehículos cisterna provistos de un revestimiento de protección contra el calor?
- 2) a. Si un órgano jurisdiccional nacional declara la legalidad de una decisión de mantenimiento que está dirigida a imponer el cumplimiento de un requisito de autorización que ha adquirido firmeza contrario al Derecho de la Unión:
 - ¿permite el Derecho de la Unión, y más concretamente la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en materia de autonomía procesal nacional, que el órgano jurisdiccional nacional parta, en principio, de la legalidad de tal requisito de autorización, a menos que resulte manifiestamente contrario a normas de rango superior, entre ellas el Derecho de la Unión? En caso de respuesta afirmativa, ¿establece el Derecho de la Unión requisitos (adicionales) a tal excepción?;
 - ¿o bien entraña el Derecho de la Unión, habida cuenta también de las sentencias del Tribunal de Justicia Ciola (asunto C-224/97, ECLI:EU:C:1999:212) y Man Sugar (asunto C-274/04, ECLI:EU:C:2006:233), que el órgano jurisdiccional nacional debe inaplicar tal requisito de autorización al ser contrario al Derecho de la Unión?
- b. ¿Tiene alguna relevancia en la respuesta a la cuestión 2) a. que la decisión de mantenimiento sea una sanción indemnizatoria (remedy) o bien una sanción penal (criminal charge)?

⁽¹⁾ Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO 2008, L 260, p. 13).

Recurso de casación interpuesto el 22 de enero de 2019 por Bundesrepublik Deutschland contra la sentencia del Tribunal General (Sala Novena ampliada) dictada el 13 de diciembre de 2018 en los asuntos acumulados T-339/16, T-352/16 y T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles y Ayuntamiento de Madrid/Comisión Europea

(Asunto C-177/19 P)

(2019/C 155/36)

Lenguas de procedimiento: español y francés

Partes

Recurrente en casación: Bundesrepublik Deutschland (representantes: J. Möller, S. Eisenberg y D. Klebs, agentes)

Otras partes en el procedimiento: Comisión Europea, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid

Pretensiones de la recurrente en casación

La recurrente en casación solicita al Tribunal de Justicia que:

1. Anule la sentencia del Tribunal General dictada el 13 de diciembre de 2018 en los asuntos acumulados T-339/16, T-352/16 y T-391/16.
2. Desestime los recursos interpuestos en primera instancia.
3. Condene a los demandantes en primera instancia a cargar con las costas correspondientes a los procedimientos ante el Tribunal de Justicia y ante el Tribunal General.
4. Con carácter subsidiario, que se modifique el punto 3 del fallo de la sentencia citada, en el sentido de que los efectos de la disposición anulada se mantengan durante un plazo máximo notablemente superior a los doce meses a partir de la fecha en que la sentencia adquiera fuerza de cosa juzgada.

Motivos y principales alegaciones

En apoyo de su recurso, la parte recurrente invoca cuatro motivos de casación:

En primer lugar, el Tribunal General ha declarado, erróneamente, admisibles los recursos en primera instancia. El hecho de asumir que el Reglamento (UE) 2016/646 ⁽¹⁾ afecta directamente a los Ayuntamientos demandantes en el ejercicio de sus potestades para adoptar medidas a fin de combatir la contaminación del aire es erróneo desde el punto de vista jurídico.

En segundo lugar, la sentencia recurrida adolece de falta de motivación porque no fundamenta en modo alguno en qué medida el referido Reglamento afecta directamente a los demandantes. Antes bien, el Tribunal General ha deducido la afectación directa de los demandantes únicamente del hecho de que la Directiva 2007/46/CE ⁽²⁾ prohíbe imponer restricciones de circulación respecto de vehículos que se ajusten a la norma Euro 6. Tampoco esta interpretación de la Directiva 2007/46 es correcta.

En tercer lugar, el Tribunal General ha asumido de manera jurídicamente errónea, infringiendo, en particular, el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, ⁽³⁾ que la Comisión carecía de competencia para adoptar el Reglamento 2016/646 en la forma concreta en que lo hizo. El Tribunal General ha pasado por alto que la Comisión disponía de un amplio margen de apreciación cuando estableció en el Reglamento 2016/646 factores de conformidad para las mediciones de gases de escape en el procedimiento de ensayos de RDE. A diferencia de lo declarado por el referido Tribunal, no se trata en este caso de una modificación de los valores límite establecidos en el Reglamento n.º 715/2007 sino de especificaciones necesarias debido a la novedad y a la peculiaridad del procedimiento de medición (márgenes de tolerancia en la medición).

En cuarto lugar, el Tribunal General incurrió en error de Derecho al asumir que la anulación de una parte del Reglamento 2016/646 era jurídicamente posible. Al hacerlo no tuvo en cuenta que el procedimiento de medición no puede llevarse a cabo en la práctica sin factores de conformidad y que la Comisión ha hecho depender expresamente la obligatoriedad del procedimiento de ensayos de RDE a efectos de homologación de que se establezcan los factores de conformidad.

En el marco de su pretensión subsidiaria, el Gobierno alemán alega que el Tribunal General no ha tenido suficientemente en cuenta que el legislador de la Unión no puede aprobar, en el plazo señalado por la sentencia, una nueva norma. Por eso, los efectos de la disposición anulada en la sentencia deben mantenerse durante un plazo máximo notablemente superior a los doce meses a partir de la fecha en que la sentencia adquiera fuerza de cosa juzgada.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO 2016, L 109, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO 2007, L 263, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1).