

**Parties dans la procédure au principal**

Partie requérante: X

Autres parties: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend, Tamoil Nederland BV

**Questions préjudicielles**

- 1) a. L'article 5, paragraphe 1, de la directive 2008/68/CE <sup>(1)</sup> (...) doit-il être interprété en ce sens qu'il fait obstacle à une prescription d'un permis délivré pour une station-service GPL, qui prévoit que la station-service GPL particulière en cause ne peut être approvisionnée qu'au moyen d'un véhicule-citerne pour le GPL équipé d'un revêtement de protection contre la chaleur, alors que cette obligation ne s'adresse pas directement à un ou plusieurs exploitants de véhicules-citernes pour le GPL ?
  - b. La réponse à la première question est-elle influencée par le fait que l'État membre a conclu une convention, sous la forme du «Safety Deal hittewerende bekleding op GPL-autogastankwagens» avec des organisations d'opérateurs du secteur du GPL (notamment des exploitants de stations-services GPL et des producteurs, revendeurs et transporteurs de GPL), dans laquelle les opérateurs se sont engagés à mettre en place des revêtements de protection contre la chaleur, et par le fait que, en relation avec cet accord, l'État membre a émis une circulaire comme la «Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval», dans laquelle est élaborée une politique complémentaire de gestion des risques qui part de la supposition que les stations-services GPL sont approvisionnées au moyen de véhicules-citernes équipés d'un revêtement de protection contre la chaleur ?
- 2) a. Lorsqu'un juge national examine une décision de mise en œuvre destinée à contraindre le destinataire d'une prescription d'un permis devenue inattaquable en droit et contraire au droit de l'Union:
  - le droit de l'Union, et en particulier la jurisprudence de la Cour de justice relative à l'autonomie de la procédure nationale, autorise-t-il le juge national à partir en principe de l'idée qu'une telle prescription d'un permis est légale à moins qu'il soit évident que cela est contraire au droit supérieur, et notamment au droit de l'Union ? Si oui, le droit de l'Union impose-t-il des conditions (supplémentaires) à cette exception ?
  - ou bien le droit de l'Union implique-t-il, au vu notamment des arrêts du 29 avril 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212) et du 6 avril 2006, ED & F Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233), que le juge national doit écarter l'application d'une telle prescription du permis en raison de sa contrariété avec le droit de l'Union ?
- b. S'agissant de répondre à la question 2A, importe-t-il de savoir si la décision de mise en œuvre est une sanction ayant un caractère de réparation (remedy) ou une sanction ayant un caractère répressif (criminal charge) ?

---

<sup>(1)</sup> Du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO 2008, L 260, p. 13).

**Pourvoi formé le 22 janvier 2019 par République fédérale d'Allemagne contre l'arrêt du Tribunal (neuvième chambre élargie) rendu le 13 décembre 2018 dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles et Ayuntamiento de Madrid/Commission**

**(Affaire C-177/19 P)**

(2019/C 155/36)

*Langues de procédure: l'espagnol et le français*

**Parties**

Partie requérante: République fédérale d'Allemagne (représentants: J. Möller, S. Eisenberg et S. Klebs, agents)

*Autres parties à la procédure:* Commission européenne, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid

## Conclusions

La partie requérante au pourvoi conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

- 1) annuler l'arrêt rendu par le Tribunal de l'Union européenne le 13 décembre 2018 dans les affaires jointes T-339/16, T-352/16 et T-391/16;
- 2) rejeter les recours;
- 3) condamner les parties requérantes aux dépens des procédures devant le Tribunal et la Cour;
- 4) à titre subsidiaire, modifier le point 3 du dispositif dudit arrêt en ce sens que les effets de la disposition annulée sont maintenus pour une période maximale nettement plus longue que douze mois à compter de la prise d'effet de l'arrêt.

## Moyens et principaux arguments

La partie requérante au pourvoi invoque quatre moyens à l'appui du pourvoi:

Premièrement, c'est à tort que le Tribunal a déclaré les recours recevables. Le Tribunal a commis une erreur de droit lorsqu'il a considéré que les communes requérantes étaient directement affectées par le règlement (UE) 2016/646 <sup>(1)</sup> dans l'exercice de leurs compétences en matière de lutte contre la pollution atmosphérique.

Deuxièmement, l'arrêt souffre d'un défaut de motivation grave, car il ne contient aucune motivation concernant le point de savoir dans quelle mesure ce règlement concerne les parties requérantes directement. Le Tribunal a déduit la qualité de personnes directement concernées des parties requérantes du seul fait que la directive 2007/46/CE <sup>(2)</sup> interdisait d'imposer des interdictions de circulation concernant des véhicules conformes à la norme Euro 6. Cette interprétation de la directive 2007/46 est également incorrecte.

Troisièmement, c'est de façon juridiquement erronée et notamment en violation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2007 <sup>(3)</sup> que le Tribunal a considéré que la Commission n'avait pas compétence pour adopter le règlement 2016/646 tel qu'il se présente concrètement. Le Tribunal n'a pas tenu compte du fait que la Commission disposait d'une importante marge d'appréciation lorsqu'elle a fixé, dans le règlement 2016/646, des facteurs de conformité pour la mesure des émissions dans le cadre de la procédure d'essai en conditions de conduite réelles (RDE). Contrairement à l'analyse qu'en a fait le Tribunal, il ne s'agit pas là d'une modification des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007, mais de spécifications nécessaires en raison du caractère nouveau et spécifique de la procédure d'essai (marges de tolérance).

Quatrièmement, le Tribunal a commis une erreur de droit lorsqu'il a considéré qu'il était juridiquement possible de prononcer une annulation partielle du règlement 2016/646. Il n'a en effet pas tenu compte du fait que, sur un plan pratique, la procédure de mesure ne peut être mise en œuvre sans facteurs de conformité et que la Commission avait expressément subordonné le caractère obligatoire de la procédure RDE aux fins de la réception à l'introduction de facteurs correcteurs.

À titre subsidiaire, le gouvernement allemand fait valoir que le Tribunal n'a pas tenu dûment compte du fait qu'il est impossible au législateur de l'Union d'adopter une nouvelle réglementation dans le délai fixé par l'arrêt. Pour cette raison, il convient de maintenir les effets de la disposition annulée par l'arrêt pour une période maximale nettement plus longue que douze mois à compter de la date de prise d'effet de l'arrêt.

---

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2016/646 de la Commission, du 20 avril 2016, portant modification du règlement (CE) n° 692/2008 en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6) (JO 2016, L 109, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO 2007, L 263, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1).