

Šalys pagrindinėje byloje

Apeliantė: X

Kitos apeliacinio proceso šalys: *College van burgemeester en wethouders van gemeente Purmerend, Tamoil Nederland BV*

Prejudiciniai klausimai

1. a) Ar Direktyvos 2008/68/EB ⁽¹⁾ 5 straipsnio 1 dalis aiškintina taip, kad pagal ją draudžiama leidime SND degalinei nustatyta sąlyga, kad į šią degalinę SND gali būti tiekiamos tik SND dujovežiais su karščiui atsparia dangą, o SND dujovežių eksploatuotojui ar eksploatuotojams šis įpareigojimas tiesiogiai nenumatomas?
- b) Ar atsakant į pirmąjį klausimą reikšminga aplinkybė, jog valstybė narė su SND sektoriaus rinkos dalyvių organizacijomis (be kitų, su SND degalinių operatoriais, SND gamintojais, pardavėjais ir transportuotojais) sudarė susitarimą, tokį kaip *Safety Deal hittewerende bekleding op SND-autogastankwagens* (Saugos susitarimas dėl karščiui atsparios SND dujovežių dangos), kuriuo šalys įsipareigojo naudoti karščiui atsparią dangą, ir paskui ši valstybė narė išleido aplinkraštį, tokį kaip *Circulaire effectafstanden externe veiligheid SND-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval* (Aplinkraštis dėl saugių atstumų, susijusių su išorine SND degalinių sauga, nustatymo sprendimuose dėl avarijų padarinių), kuriame buvo nustatyta papildoma rizikos valdymo politika, grindžiama prezumpcija, jog SND į degalines tiekiamos dujovežiais su karščiui atsparia dangą?
2. a) Kai nacionalinis teismas tikrina vykdymo sprendimo, kuriuo siekiama užtikrinti teisiškai nebeskundžiamos ir Sąjungos teisę pažeidžiančios leidimo sąlygos įvykdymą, teisėtumą:
 - ar pagal Sąjungos teisę, visų pirma Teisingumo Teismo jurisprudenciją dėl nacionalinės proceso autonomijos, leidžiama, kad nacionalinis teismas iš esmės preziumuotų, jog tokia leidimo sąlyga yra teisėta, išskyrus atvejus, kai ji akivaizdžiai pažeidžia viršesnę teisę, įskaitant Sąjungos teisę? Jei taip, ar pagal Sąjungos teisę ši išimtis siejama su (papildomomis) sąlygomis?
 - ar vis dėlto nacionalinis teismas pagal Sąjungos teisę — taip pat atsižvelgdamas į 1999 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Ciola* (C-224/97, EU:C:1999:212) ir 2006 m. balandžio 6 d. Sprendimą *ED & F Man Sugar* (C-274/04, EU:C:2006:233) — turi netaikyti tokios leidimo sąlygos dėl to, kad ji pažeidžia šią teisę?
- b) Ar atsakant į 2a klausimą yra reikšminga tai, ar vykdymo sprendimas numato atitaisomąją sankciją (anglų k. *remedy*), ar baudžiamąją sankciją (anglų k. *criminal charge*)?

⁽¹⁾ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008, p. 13).

2019 m. sausio 22 d. Vokietijos Federacinės Respublikos pateiktas apeliacinis skundas dėl 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrojo Teismo (devintoji išplėstinė kolegija) priimto sprendimo sujungtose bylose T-339/16, T-352/16 ir T-391/16 *Ville de Paris, Ville de Bruxelles* ir *Ayuntamiento de Madrid*/Europos Komisija

(Byla C-177/19 P)

(2019/C 155/36)

Proceso kalbos: ispanų ir prancūzų

Šalys

Apeliantė: Vokietijos Federacinė Respublika, atstovaujama J. Möller, S. Eisenberg ir D. Klebs

Kitos proceso šalys: Europos Komisija, Ville de Paris, Ville de Bruxelles ir Ayuntamiento de Madrid

Apeliantės reikalavimai

Apeliantė Teisingumo Teismo prašo:

1. panaikinti 2018 m. gruodžio 13 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą sujungtose bylose T-339/16, T-352/16 ir T-391/16;
2. atmesti ieškinius;
3. priteisti iš ieškovių Bendrajame Teisme bylinėjimosi išlaidas, patirtas Bendrajame Teisme ir Teisingumo Teisme;
4. subsidiariai, pakeisti skundžiamo sprendimo rezoliucinės dalies 3 punktą taip, kad panaikintos nuostatos padariniai būtų taikomi maksimalų laikotarpį, kuris būtų daug ilgesnis nei 12 mėnesių po sprendimo įsiteisėjimo.

Apeliacinio skundo pagrindai ir pagrindiniai argumentai

Grįsdama savo apeliacinį skundą apeliantė nurodo keturis pagrindus:

Pirma, Bendrasis Teismas klaidingai nusprendė, kad ieškiniai buvo priimtini. Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad komunoms ieškovėms Reglamentas (ES) 2016/646 ⁽¹⁾ darė tiesioginį poveikį joms vykdant kovos su oro tarša užduotis.

Antra, skundžiamas sprendimas yra nepakankamai motyvuotas, nes jame nurodyti jokie motyvai dėl to, kiek šis reglamentas tiesiogiai susijęs su ieškovėmis. Bendrasis Teismas konstatavo, kad reglamentas tiesiogiai susijęs su ieškovėmis vien dėl to, kad Direktyva 2007/46/EB ⁽²⁾ draudė nustatyti eismo draudimus, kiek tai susiję su transporto priemonėmis, kurios atitiko „Euro 6“ standartą.

Trečia, Bendrasis Teismas teisiškai klaidingai, ypač pažeisdamas Reglamento (EB) Nr. 715/2007 ⁽³⁾ 5 straipsnio 3 dalį nusprendė, kad Komisija neturėjo kompetencijos priimti Reglamentą 2016/646 tokį, kaip jis konkrečiai suformuluotas. Bendrasis Teismas neatsižvelgė į aplinkybę, kad Komisija turėjo didelę diskreciją, kai Reglamente 2016/646 nustatė atitikties veiksnius, skirtus apskaičiuoti išmetamą teršalų kiekį vykdant bandymus realiomis važiavimo sąlygomis. Priešingai, nei savo analizėje nurodė Bendrasis Teismas, tai yra ne ribinių dydžių, kurie nustatyti Reglamente Nr. 715/2007, pakeitimas, bet specifikacijų, reikalingų dėl naujos ir specifinės bandymų procedūros (leistini nuokrypiai), nustatymas.

Ketvirta, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad Reglamentą 2016/646 galima panaikinti iš dalies. Jis neatsižvelgė į aplinkybę, kad praktiškai apskaičiavimo procedūra negali būti įgyvendinama netaikant atitikties veiksnių, o Komisija aiškiai nurodė, kad bandymai realiomis važiavimo sąlygomis privalomi tik nustačius korekcinis koeficientus.

Subsidiariai Vokietijos vyriausybė tvirtina, kad Bendrasis Teismas nepakankamai atsižvelgė į tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas negali nustatyti naujų teisės normų per sprendime nurodytą laikotarpį. Todėl reikia palikti galioti sprendimu panaikintas nuostatas maksimalų laikotarpį, kuris būtų daug ilgesnis nei dvylika mėnesių po sprendimo įsiteisėjimo dienos.

⁽¹⁾ 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6) (OL L 109, 2016, p. 1).

⁽²⁾ 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (OL L 263, 2007, p. 1).

⁽³⁾ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007, p. 1).