



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL EVGENI TANCHEV
prezentate la 28 ianuarie 2021¹

Cauza C-120/19

X

cu participarea:

**College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend,
Tamoil Nederland BV**

[cerere de decizie preliminară formulată de Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos)]

„Cerere de decizie preliminară – Transport de mărfuri periculoase – Noțiunea de «cerințe de construcție» – Condiția ca o stație de alimentare cu GPL să primească livrări de GPL numai de la camioane-cisternă care sunt echipate cu un scut termic – Acorduri referitoare la scutul termic respectiv – Prezumție de legalitate cu privire la această condiție”

1. Prezenta cauză, astfel cum a fost înaintată Curții, ridică două probleme diferite: una referitoare la interpretarea corectă a Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase², mai exact a articolului 1 alineatul (5) și a articolului 5 alineatul (1) din aceasta, iar cealaltă referitoare la principiul eficacității și la limitele pe care acest principiu le impune normelor procedurale ale statelor membre. Aceste probleme au apărut în cadrul unei contestații în justiție a anumitor condiții impuse unei stații de alimentare cu GPL în contextul unei autorizații de mediu care impune stației de alimentare cu GPL să preia livrări de gaz petrolier lichefiat (denumit în continuare „GPL”) numai de la camioane-cisternă care respectă anumite cerințe speciale de siguranță. Prima întrebare se referă la compatibilitatea acestor condiții cu dreptul Uniunii, în special cu Directiva 2008/68, iar cea de a doua se referă la posibilitatea punerii în aplicare a acestor condiții în eventualitatea în care se constată că sunt contrare dreptului Uniunii.

¹ Limba originală: engleza.

² JO 2008, L 260, p. 13.

I. Cadrul juridic

A. Directiva 2008/68

2. Considerentul (5) al Directivei 2008/68 prevede că Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase³, Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase și Acordul european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare stabilesc norme uniforme pentru transportul internațional în condiții de siguranță al mărfurilor periculoase. Aceste reguli trebuie de asemenea extinse la transportul național pentru a se armoniza în întreaga Uniune condițiile în care sunt transportate mărfurile periculoase și pentru a asigura funcționarea adecvată a pieței comune în domeniul transporturilor.

3. În plus, în considerentul (13) al Directivei 2008/68 se arată că fiecare stat membru trebuie să aibă dreptul de a aplica norme mai stricte pentru operațiunile de transport național efectuate prin utilizarea de mijloace de transport înmatriculate sau puse în circulație pe teritoriul acestuia.

4. În considerentul (22) al Directivei 2008/68 se afirmă că obiectivele directivei sunt asigurarea unei aplicări uniforme a normelor de siguranță armonizate în întreaga Uniune și a unui nivel ridicat de siguranță pentru operațiunile de transport intern și internațional.

5. Articolul 1 din Directiva 2008/68, intitulat „Domeniul de aplicare”, prevede:

„(1) Prezenta directivă se aplică transportului rutier [...] de mărfuri periculoase în interiorul statelor membre sau între acestea, inclusiv activităților de încărcare și descărcare [...].

[...]

(5) Statele membre pot reglementa sau interzice transportul de mărfuri periculoase pe teritoriul lor, exclusiv din alte motive decât cele care țin de siguranța pe parcursul transportului.”

6. Articolul 3 din Directiva 2008/68, intitulat „Dispoziții generale”, prevede:

„(1) Fără a aduce atingere articolului 6, mărfurile periculoase nu se transportă în măsura în care acest lucru este interzis prin anexa I secțiunea I.1 [...].

(2) Fără a aduce atingere normelor generale privind accesul pe piață sau regulilor general aplicabile transportului de mărfuri, se autorizează transportul de mărfuri, sub rezerva respectării condițiilor stabilite în anexa I secțiunea I.1 [...].”

7. Articolul 5, intitulat „Restricții din motive de siguranță a transportului”, prevede:

„(1) Cu excepția cerințelor de construcție, statele membre pot aplica din motive de siguranță a transportului dispoziții mai stricte în privința transportului național de mărfuri periculoase efectuat prin intermediul unor vehicule, vagoane sau nave destinate căilor navigabile interioare înmatriculate sau puse în circulație pe teritoriul lor.”

8. Anexa I, intitulată „Transport rutier”, prevede la punctul I.1 (ADR):

„Anexele A și B la ADR, [...], înțelegându-se că termenul «parte contractantă» se înlocuiește, după caz, cu termenul «stat membru».”

³ Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957 sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (denumit în continuare „ADR”).

B. Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase

9. Anexa A la ADR stabilește următoarele definiții la punctul 1.2.1 („Definiții”):

„«Gaz petrolier lichefiat (GPL)» înseamnă un gaz lichefiat la presiune scăzută, conținând una sau mai multe hidrocarburi ușoare care sunt alocate numai numerelor ONU 1011, 1075, 1965, 1969 sau 1978 și care, în principal, este compus din propan, propenă, butan, izomeri de butan, butenă cu urme de alte gaze de hidrocarburi.

[...]

«Înveliș protector» (pentru cisterne) înseamnă un înveliș sau o acoperire care protejează materialul metalic al cisternei de substanțele care urmează să fie transportate.

NOTĂ: Această definiție nu se aplică învelișului sau acoperirii utilizate numai pentru protejarea substanței care urmează să fie transportată.

[...]

«Rezervor» (pentru cisterne) înseamnă partea cisternei care conține substanța de transportat, inclusiv orificiile și închizătorile acesteia, dar nu include echipamentul de serviciu sau echipamentul de structură exterior.

[...]

«Cisternă» înseamnă un rezervor prevăzut cu echipamente de serviciu și de structură. [...]

[...]

«Vehicul-cisternă» înseamnă un vehicul construit pentru transportul lichidelor, gazelor, substanțelor pulverulente sau granulare și care comportă una sau mai multe cisterne fixe. În plus față de vehiculul propriu-zis sau în locul acestuia elementele trenului de rulare, vehiculul-cisternă cuprinde unu sau mai multe rezervoare, echipamentele și piesele lor de legătură la vehicul sau la elementele trenului de rulare.

[...]”

C. Dreptul neerlandez

10. Articolul 8:69a din Algemene wet bestuursrecht (Legea generală privind contenciosul administrativ) este formulat după cum urmează:

„Instanța de contencios administrativ [...] nu anulează o decizie pentru motivul că aceasta ar fi încălcat o normă de drept scrisă sau nescrisă sau un principiu juridic general câtă vreme respectiva normă sau respectivul principiu nu are ca scop evident protejarea intereselor persoanei care o/îl invocă.”

II. Situația de fapt, acțiunea principală și întrebările preliminare

11. Litigiul din acțiunea principală se referă la acțiuni în justiție introduse de un rezident (denumit în continuare „X”) al orașului neerlandez Purmerend pentru a contesta anumite condiții atașate unei autorizații de mediu eliberate operatorului unei stații de alimentare cu GPL. Potrivit deciziei de trimitere, scopul final al procesului intentat de X nu este anularea acestor condiții, ci mai degrabă interzicerea vânzării de GPL de la stația de alimentare cu GPL. X este îngrijorat de aspectele de siguranță referitoare la vânzarea de GPL într-un cartier rezidențial.

12. Stația de alimentare cu GPL deține un permis de vânzare a GPL-ului începând cu 8 noiembrie 1977. La 30 martie 1998, College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend (Consiliul Local din Purmerend) (denumit în continuare „College”) a acordat o autorizație pentru instalație în conformitate cu Wet milieubeheer (Legea neerlandeză privind protecția mediului). Această autorizație a fost modificată ulterior de mai multe ori. La 18 ianuarie 2016 au fost adăugate două condiții la autorizația de mediu privind vehiculele utilizate pentru livrarea de GPL stației de alimentare cu GPL: una care impune ca vehiculele respective să fie echipate cu un scut termic⁴ și alta care impune ca vehiculele să fie echipate cu un furtun de umplere îmbunătățit (și mai sigur). Potrivit observațiilor prezentate Curții de către College, aceste condiții suplimentare au fost adăugate la condițiile atașate autorizației de mediu la cererea operatorului stației de alimentare cu GPL pentru a crește nivelul de siguranță al stației de alimentare cu GPL, astfel încât aceasta să își păstreze autorizația de mediu în conformitate cu standarde noi și mai stricte decât cele care i-au fost aplicabile anterior.

13. Cerințele suplimentare au fost impuse cvasisimultan cu soluționarea de către College a unei plângeri formulate de X împotriva autorizației de mediu a stației de alimentare cu GPL. Potrivit College, stația de alimentare cu GPL are obligația legală de a respecta condițiile suplimentare, ceea ce reduce la un nivel considerat acceptabil riscul unui eveniment catastrofal.

14. X solicită anularea a două condiții incluse în autorizația de mediu, și anume condiția ca stația de alimentare cu GPL să poată fi alimentată numai de autocisterne GPL dotate cu scut termic și condiția referitoare la furtunul de umplere al autocisternei GPL. X nu contestă condițiile ca atare, dar solicită anularea acestora pentru motivul că nu sunt aplicabile întrucât sunt contrare dreptului Uniunii. Scopul final al contestației lui X este acela de a se retrage autorizația de mediu pentru stația de alimentare cu GPL. Fără siguranța suplimentară oferită de aceste condiții, distanțele de siguranță necesare față de obiectele relativ vulnerabile ar fi mai mari, iar stația de alimentare cu GPL, ca urmare a amplasării sale, nu ar putea respecta aceste distanțe de siguranță mai mari.

15. Mai exact, X a susținut în cauza în discuție în fața instanței de trimitere că cele două condiții sunt contrare Directivei 2008/68 și/sau articolului 34 TFUE și, în consecință, nu sunt aplicabile.

16. Instanța de trimitere a concluzionat că, în temeiul dreptului neerlandez, College nu poate atașa condiții neaplicabile autorizației de mediu, iar X, în calitate de vecin al stației de alimentare cu GPL, are un interes în aplicabilitatea condițiilor. În consecință, instanța de trimitere consideră că trebuie să se pronunțe asupra fondului afirmației lui X conform căreia condițiile nu sunt aplicabile și, prin urmare, acestea conferă doar o aparență de siguranță.

17. Instanța de trimitere a considerat că condiția referitoare la furtunul de umplere nu încalcă dispozițiile Directivei 2008/68 și deci această condiție poate fi menținută. Prin urmare, întrebările preliminare nu se referă la cerința privind furtunul de umplere, însă decizia de trimitere conține totuși o descriere detaliată a acestei cerințe.

4 În neerlandeză, „hittewerende bekleding”.

18. În aceste împrejurări, Raad van State (Consiliul de Stat, Țările de Jos) a suspendat procedura și a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) a) Articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68/CE trebuie interpretat în sensul că se opune unei cerințe de autorizare a unei stații de alimentare cu GPL potrivit căreia respectiva stație de alimentare poate fi aprovizionată cu GPL doar prin intermediul unor autocisterne pentru GPL prevăzute cu un înveliș de protecție care previne încălzirea excesivă, în vreme ce această obligație nu este impusă în mod direct unuia sau mai multor operatori de autocisterne pentru GPL?
- b) Pentru a se răspunde la prima întrebare, este relevant faptul că statul membru a încheiat cu organizațiile operatorilor economici din sectorul GPL (printre care operatori de stații de alimentare cu GPL, producători, comercianți și transportatori de GPL) un acord sub forma „Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens” („Safety Deal privind acoperirea autocisternelor pentru GPL cu un înveliș de protecție care previne încălzirea excesivă”), prin care operatorii s-au obligat să utilizeze învelișul de protecție care previne încălzirea excesivă, iar ulterior respectivul stat membru a adoptat o circulară cum este «Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval» («Circulara privind distanțele de siguranță în legătură cu siguranța exterioară a stațiilor de alimentare cu GPL în cazul deciziilor administrative referitoare la efectele unui accident»), prin care este definită o politică suplimentară privind riscurile, care este elaborată pornind de la ipoteza că stațiile de alimentare cu GPL sunt aprovizionate prin intermediul unor autocisterne prevăzute cu un înveliș de protecție care previne încălzirea excesivă?
- 2) a) În cazul în care instanța națională examinează legalitatea unei decizii de punere în aplicare care are ca scop să oblige destinatarul unei cerințe dintr-o autorizație devenite inatacabilă în drept și contrară dreptului Uniunii să respecte acea cerință:
- în conformitate cu dreptul Uniunii și în special cu jurisprudența Curții privind autonomia procedurală națională, este admisibil faptul că instanța națională pleacă de la premisa legalității unei asemenea cerințe de autorizare, cu excepția cazului în care acest lucru constituie o încălcare evidentă a normelor de drept de rang superior, cum este dreptul Uniunii? În cazul unui răspuns afirmativ, dreptul Uniunii stabilește condiții (suplimentare) pentru această derogare?
 - sau ar trebui ca instanța națională, în conformitate cu dreptul Uniunii, inclusiv în lumina Hotărârilor Curții de Justiție din 29 aprilie 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212), și din 6 aprilie 2006, ED & F Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233), să lase neaplicată o astfel de cerință de autorizare ca urmare a incompatibilității sale cu acest drept?
- b) Este relevant pentru răspunsul la întrebarea 2(a) faptul că decizia de punere în aplicare constituie o sancțiune cu caracter reparatoriu (*remedy*) sau o sancțiune penală (*criminal charge*)?”

19. Au depus observații scrise College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend, guvernul german, guvernul Țărilor de Jos și Comisia Europeană.

20. Inițial, Curtea a adresat două întrebări cu solicitare de răspuns oral părților care intenționau să participe la ședința planificată. Ca urmare a pandemiei de Covid-19, ședința a fost anulată și cele două întrebări au fost în schimb adresate părților în cauză menționate în articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene cu solicitare de răspuns scris.

21. Întrebările au fost următoarele:

„Statele membre, în conformitate cu articolul 1 alineatul (5) din Directiva 2008/68 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din directiva respectivă, sunt libere să aplice cerințe mai stricte în cazul în care aplicarea acestor cerințe are la bază alte motive decât siguranța transportului, precum, de exemplu, protecția mediului?”

În caz afirmativ, ce consecințe ar trebui să decurgă de aici pentru răspunsul la prima întrebare preliminară?”

22. College, guvernul german, guvernul Țărilor de Jos și Comisia Europeană au depus răspunsuri scrise la întrebări.

III. Analiză

A. Prima întrebare

1. Observații preliminare privind prima întrebare

23. Prima întrebare, astfel cum a fost formulată de instanța de trimitere, solicită doar clarificarea Curții cu privire la aplicarea articolului 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68. Cu toate acestea, ceea ce preocupă instanța de trimitere cu adevărat este aspectul dacă condițiile atașate autorizației de mediu privind autocisternele pentru GPL prin care stația de alimentare care vinde GPL din Purmerend poate primi livrări, și anume cerințele privind scutul termic și furtunul de umplere, nu sunt aplicabile întrucât aceste condiții sunt contrare dreptului Uniunii (mai exact contrare dispozițiilor Directivei 2008/68). În cazul în care aceste condiții nu sunt aplicabile, iar stația de alimentare cu GPL este liberă să primească livrări de la orice autocisternă pentru GPL care îndeplinește cerințele de siguranță din Directiva 2008/68, este posibil ca stația de alimentare cu GPL din Purmerend să nu îndeplinească standardele de siguranță impuse în temeiul dreptului neerlandez. În cazul în care condițiile sunt obligatorii din punct de vedere juridic, s-ar părea, conform deciziei de trimitere, că standardele de siguranță impuse pentru stația de alimentare cu GPL pot fi îndeplinite.

24. Instanța de trimitere a considerat că cerința furtunului de umplere nu încalcă dreptul Uniunii și, în consecință, nu a solicitat clarificări cu privire la această cerință. Nu avem convingerea că această concluzie este corectă și, prin urmare, pentru a oferi instanței de trimitere răspunsuri utile pentru soluționarea problemelor din acțiunea principală, vom oferi Curții consiliere referitoare la modul în care poate furniza instanței de trimitere orientări cu privire la această cerință.

25. Instanța de trimitere și-a împărțit în mod logic întrebarea în două părți: întrebarea 1 literele (a) și (b) se referă la aspectul dacă condițiile sunt contrare dreptului Uniunii și întrebarea 2 literele (a) și (b) se referă la aspectul dacă condițiile pot fi aplicabile chiar dacă sunt, pe fond, contrare dreptului Uniunii, întrucât decizia de impunere a condițiilor nu mai poate fi contestată din punct de vedere juridic în temeiul dreptului procesual neerlandez.

26. În observațiile sale scrise, Comisia a sugerat că articolul 1 alineatul (5) din Directiva 2008/68 poate fi relevant pentru întrebarea dacă sunt admisibile condițiile, iar Curtea a adresat părților în cauză cele două întrebări menționate la punctul 21 de mai sus, oferindu-le astfel posibilitatea de a face comentarii cu privire la această problemă.

27. În conformitate cu structura și logica directivei, vom aborda mai întâi argumentele referitoare la articolul 1 alineatul (5), atât în ceea ce privește cerința referitoare la scutul termic, cât și în ceea ce privește cerința referitoare la furtunul de umplere, înainte de a trece la analiza articolului 5 alineatul (1).

28. Întrebarea 1 (b) se referă la posibilele efecte ale acordului sub forma unui Safety Deal⁵ și ale Circularei⁶ asupra răspunsului la întrebarea 1 (a). O vom aborda împreună cu întrebarea 1 (a).

2. Scopul Directivei 2008/68

29. Directiva 2008/68 a fost adoptată pentru a înlocui Directivele 94/55⁷ și 96/49⁸ și pentru a stabili un regim comun care să acopere toate aspectele transportului interior de mărfuri periculoase (rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare)⁹. Directiva 2008/68 realizează acest lucru prin extinderea normelor prevăzute în trei acorduri internaționale cu privire la transportul internațional de mărfuri periculoase la transportul în cadrul și între statele membre pentru a armoniza condițiile în care sunt transportate mărfurile periculoase și „pentru a asigura funcționarea adecvată a pieței comune în domeniul transporturilor”¹⁰. Obiectivele declarate ale Directivei 2008/68 sunt „asigurarea unei aplicări uniforme a normelor de siguranță armonizate în întreaga [Uniune]” și „a unui nivel ridicat de siguranță pentru operațiunile de transport intern și internațional”¹¹.

3. Cerințele (scut termic, furtun de umplere) depășesc ceea ce este prevăzut în directivă și în ADR?

30. Întrebările adresate de instanța de trimitere presupun că cerința privind scutul termic cuprinsă în condițiile anexate la autorizația de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend depășește ceea ce este impus în general pentru autocisternele GPL în temeiul Directivei 2008/68 și al ADR. Analiza suplimentară din decizia de trimitere referitoare la furtunul de umplere prezumă același lucru. Dacă aceste cerințe nu ar depăși ceea ce este impus în temeiul directivei, întrebările adresate ar fi discutabile. Niciuna dintre părțile care au prezentat observații nu a argumentat altfel. Din decizia de trimitere rezultă de asemenea că guvernul neerlandez s-a abținut să impună cerința corespunzătoare privind scutul termic inclusă în Safety Deal sub formă de norme generalizate obligatorii, aplicabile la nivel național, din cauza îngrijorării că ar putea încălca articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68¹².

31. În consecință, ne-am bazat analiza pe premisa că atât cerința privind scutul termic, cât și cea referitoare la furtunul de umplere depășesc cerințele care trebuie îndeplinite de operatorul unui camion-cisternă pentru GPL pentru a se conforma cerințelor Directivei 2008/68.

5 Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens (denumit în continuare „Safety Deal”).

6 Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval (denumită în continuare „Circulara”).

7 Directiva 94/55/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul rutier de mărfuri periculoase (JO 1994, L 319, p. 7, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 128).

8 Directiva 96/49/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul feroviar de mărfuri periculoase (JO 1996, L 235, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 73).

9 A se vedea considerentul (3) al Directivei 2008/68.

10 A se vedea articolul 1 alineatul (1) și considerentul (5) al Directivei 2008/68.

11 A se vedea considerentul (22) al Directivei 2008/68.

12 A se vedea decizia de trimitere, punctul 44.

4. *Directiva 2008/68 se aplică condițiilor cuprinse într-o autorizație de mediu precum autorizația de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend?*

32. Guvernul Țărilor de Jos și College au susținut în observațiile lor scrise că condițiile atașate autorizației de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend nu se încadrează în domeniul de aplicare al Directivei 2008/68. În acest context, College a menționat că condițiile atașate autorizației de mediu sunt adresate operatorului stației de alimentare cu GPL, iar nu transportatorului sau operatorului camioanelor-cisternă pentru GPL.

33. College a subliniat în plus că condițiile atașate unei autorizații de mediu se referă la activitățile de „instalare” și că rezultă din însăși natura unei autorizații că este imposibil ca prin intermediul ei să se impună vreo cerință privind construcția sau de altfel alte cerințe care sunt aplicabile camioanelor-cisternă pentru GPL.

34. College a subliniat de asemenea că condițiile atașate autorizației nu sunt condiții de natură generală referitoare la construcție. Acestea nu se referă la toate camioanele-cisternă pentru GPL (indiferent de locul de înregistrare sau de locul în care au fost puse în circulație) sau la toate stațiile de alimentare cu GPL din Țările de Jos. Ele doar interzic operatorului stației de alimentare cu GPL din Purmerend să primească livrări de la un camion-cisternă pentru GPL care nu este echipat cu scutul termic necesar (și, ar trebui să adăugăm, cu furtunul de umplere).

35. College a menționat de asemenea că cele două condiții referitoare la scutul termic și la furtunul de umplere au fost introduse la cererea operatorului stației de alimentare cu GPL.

36. Niciunul dintre aceste argumente nu este, în opinia noastră, convingător.

37. Potrivit considerentului (22) din preambul, Directiva 2008/68 urmărește să îndeplinească două obiective, și anume „asigurarea unei aplicări uniforme a normelor de siguranță armonizate în întreaga [Uniune]” și a unui „nivel ridicat de siguranță pentru operațiunile de transport intern și internațional”. Ea realizează acest lucru în esență preluând normele din trei acorduri internaționale privind transportul internațional de mărfuri periculoase și extinzându-le pentru a acoperi transportul intern al acestor mărfuri în cadrul Uniunii¹³, cu anumite excepții limitate. În prezenta cauză, dintre cele trei acorduri internaționale, doar ADR este relevant.

38. Directiva 2008/68 impune, la articolul 3 alineatul (2), obligația statelor membre de a autoriza transportul de mărfuri periculoase, sub rezerva respectării condițiilor stabilite din directivă.

39. Autorizația de mediu eliberată de College stației de alimentare cu GPL din Purmerend și condițiile atașate acesteia sunt în mod clar acte juridice ale unei autorități publice descentralizate. Efectul condițiilor atașate autorizației de mediu este de a limita vehiculele care pot deservi de fapt această stație de alimentare GPL, solicitând operatorului stației de alimentare cu GPL să se abțină de la a primi livrări de la camioane-cisternă care, deși sunt pe deplin conforme cu cerințele Directivei 2008/68, nu îndeplinesc aceste cerințe suplimentare. Caracterul autorizației de mediu de a fi o decizie administrativă specifică și individuală este irelevant în acest context¹⁴.

¹³ A se vedea considerentele (4) și (5) ale directivei.

¹⁴ A se vedea Hotărârea din 29 aprilie 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, punctele 32 și 33).

40. În măsura în care condițiile din autorizația de mediu depășesc ceea ce este impus în temeiul Directivei 2008/68, aceste condiții sunt în conflict cu directiva, cu excepția cazului în care pot fi justificate în conformitate cu una dintre dispozițiile Directivei 2008/68 care prevăd posibilitatea statelor membre de a adopta măsuri mai stricte. Cu excepția cazului în care aceasta este situația, aceste condiții nu ar trebui, în consecință, ca punct de plecare, să fie puse în aplicare de autoritățile neerlandeze.

5. Este relevant articolul 34 TFUE pentru răspunsul la prima întrebare?

41. Astfel cum a menționat guvernul german la punctul 34 din observațiile sale, trebuie să se considere că Directiva 2008/68 prevede o armonizare exhaustivă la nivelul Uniunii în ceea ce privește cerințele de siguranță pentru camioanele-cisternă pentru GPL. În consecință, problema compatibilității celor două condiții din autorizația de mediu trebuie evaluată în lumina dispozițiilor directivei, iar nu a dreptului primar¹⁵. Prin urmare, nu este necesară o analiză în lumina articolului 34 TFUE a condițiilor și a cerințelor pe care acestea le impun. În orice caz, întrebările preliminare nu solicită clarificări în această privință.

6. Articolul 1 alineatul (5) din Directiva 2008/68

42. Comisia a susținut în observațiile sale scrise că este posibil ca condițiile să fie admisibile în temeiul articolului 1 alineatul (5) din Directiva 2008/68 în cazul în care ar fi stabilite pentru alte motive decât siguranța transportului. Guvernul german, în răspunsul său scris la întrebările adresate de Curte, s-a exprimat împotriva acestei noțiuni, în timp ce College și guvernul Țărilor de Jos, în răspunsurile lor, au pledat în favoarea acesteia.

43. Guvernul german a susținut în răspunsul său că scopul excepției de la articolul 1 alineatul (5) este acela de a permite autorităților naționale să impună restricții de tranzit, precum restricțiile de tranzit prin zonele protejate, pentru motive precum securitatea națională sau protecția mediului. Acesta se bazează pe o interpretare literală a textului dispoziției, care permite statelor membre să reglementeze sau să interzică „transportul”¹⁶ (în sensul actului de transport al mărfurilor în cauză) pe teritoriul lor național, și subliniază că această dispoziție, în opinia sa, nu poate justifica cerințe de construcție în sensul articolului 5 alineatul (1).

44. College a susținut în răspunsul său că motivul includerii condițiilor a fost protejarea mediului și protejarea siguranței externe a stației de alimentare cu GPL, care este situată într-o zonă rezidențială, și că aceste motive, în opinia sa, erau distincte de siguranța pe parcursul transportului.

45. Trebuie să subliniem, în primul rând, că articolul 1 alineatul (5) și articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68 stabilesc în mod complementar împrejurările în care statele membre pot „reglementa sau interzice” transportul de mărfuri periculoase pe teritoriul lor din „alte motive decât cele care țin de siguranța pe parcursul transportului” sau, respectiv, pot aplica „[r]estricții din motive de siguranță a transportului”. Astfel, articolul 1 alineatul (5) stabilește ce pot face statele membre în sfera de aplicare a directivei „din alte motive decât cele care țin de siguranța pe parcursul transportului”, iar articolul 5 alineatul (1) face același lucru în ceea ce privește restricțiile pe care statele membre le pot impune „din motive de siguranță a transportului”.

¹⁵ A se vedea în acest sens Hotărârea din 17 aprilie 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, EU:C:2007:213, punctul 50), și Hotărârea din 1 iulie 2014, Ålands Vindkraft, (C-573/12, EU:C:2014:2037, punctul 57).

¹⁶ În limba germană, „Beförderung”.

46. Marja de apreciere a statelor membre în a reglementa sau a interzice transportul de mărfuri periculoase în temeiul articolului 1 alineatul (5) din Directiva 2008/68 este o excepție de la regula generală prevăzută la articolul 3 alineatele (1) și (2), care prevede că mărfurile periculoase nu trebuie transportate în măsura în care acest lucru este interzis prin anexele relevante la directivă și că transportul acestor mărfuri trebuie autorizat dacă sunt respectate condițiile din aceste anexe. Ca excepție de la regula generală, marja de apreciere a statelor membre în temeiul articolului 1 alineatul (5) trebuie interpretată în mod restrictiv. Această concluzie este în mod clar susținută de formularea articolului 1 alineatul (5), care prevede că, pentru a fi admisibile în temeiul acestei dispoziții, reglementările sau interdicțiile trebuie să fi fost puse în aplicare *exclusiv* din alte motive decât cele care țin de siguranța pe parcursul transportului. Potrivit formulării clare a articolului 1 alineatul (5), reglementările sau interdicțiile instituite parțial din motive care țin de siguranța pe parcursul transportului nu pot fi acoperite de excepția prevăzută de această dispoziție.

47. Această interpretare este susținută de argumentele menționate la punctul 43 de mai sus. În cazul în care articolul 1 alineatul (5) este destinat în primul rând să ofere statelor membre posibilitatea de a interzice sau de a reglementa transportul de mărfuri periculoase prin zone deosebit de sensibile, astfel cum s-ar putea argumenta pe baza considerentului (11) al Directivei 2008/68¹⁷, atunci adverbul de mod „*exclusiv*” pare a fi bine plasat. În cazul în care un stat membru decide să restricționeze utilizarea unei anumite rute, de exemplu printr-o zonă de mediu protejată sau o zonă dens populată, această interdicție ar fi „*exclusiv*” din alte motive decât siguranța pe parcursul transportului. Siguranța transportului propriu-zis nu ar fi afectată doar pentru că este necesar să se urmeze o altă rută, dar mediul poate fi protejat de riscurile inerente oricărui transport de mărfuri periculoase. De asemenea, aceste tipuri de măsuri nu distorsionează sau divizează piața internă pentru transportul de mărfuri periculoase.

48. Revine instanței de trimitere sarcina de a stabili dacă condițiile din autorizația de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend au fost puse în aplicare „*exclusiv* din alte motive decât cele care țin de siguranța pe parcursul transportului”. Cu toate acestea, este greu de imaginat un caz mai emblematic de reglementări privind siguranța pe parcursul transportului decât cerințele de construcție a camioanelor-cisternă pentru GPL destinate să întârzie sau să prevină o explozie datorată expansiunii vaporilor unui lichid care fierbe în cazul unui accident care implică un incendiu.

49. În mod similar, este dificil să ne imaginăm cum ar putea fi înțeleasă cerința utilizării unui furtun de umplere *mai sigur* ca fiind prevăzută *exclusiv* pentru alte motive decât siguranța pe parcursul transportului, atunci când „transportul” include în mod specific „activitățile de încărcare și descărcare” a încărcăturii¹⁸. Scopul declarat al includerii celor două condiții a fost acela de a reduce riscul unui eveniment catastrofal în contextul unor activități – livrarea de GPL – care constau în conducerea camioanelor-cisternă către locația în cauză, descărcarea GPL-ului și plecarea, activități care se încadrează toate în întregime în domeniul „transportului”, în sensul în care acest termen este utilizat în Directiva 2008/68.

50. Simplul fapt că condițiile în cauză au fost plasate într-o autorizație de mediu menită să protejeze împrejurimile stației de alimentare cu GPL din Purmerend nu poate, în opinia noastră, să modifice substanța a ceea ce impun condițiile. Acestea se aplică numai transportului rutier către stația de alimentare cu GPL și descărcării de GPL la locul respectiv cu ajutorul camioanelor-cisternă și vizează în mod clar prevenirea accidentelor sau limitarea efectelor unor astfel de accidente în timpul transportului, inclusiv în timpul descărcării mărfii. Această activitate se încadrează direct în domeniul de aplicare al Directivei 2008/68, iar etichetarea sau plasarea restricțiilor nu poate, în opinia noastră, să îi modifice natura.

¹⁷ Considerentul (11) al Directivei 2008/68 are următorul cuprins: „Fiecare stat membru ar trebui să-și păstreze dreptul de a reglementa sau interzice transportul de mărfuri periculoase pe teritoriul propriu, din alte motive decât cele care țin de siguranță, cum ar fi din motive de securitate națională sau de protecție a mediului”.

¹⁸ Articolul 1 alineatul (1) din Directiva 2008/68.

51. Instanța de trimitere a solicitat în mod specific să se stabilească dacă „Acordul de siguranță privind acoperirea autocisternelor pentru GPL cu un înveliș de protecție care previne încălzirea excesivă” (denumit în continuare „Acordul de siguranță”), încheiat de guvernul Țărilor de Jos cu operatorii de pe piața industriei GPL, are impact asupra răspunsului la întrebarea 1 (a).

52. Instanța de trimitere solicită prin intermediul întrebării sale să se stabilească în esență dacă existența paralelă a unor inițiative având același efect sau efect similar cu condițiile atașate autorizației de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend, încheiate de operatorii de pe piața GPL din Țările de Jos sub forma unui acord reglementat de dreptul privat, poate schimba în vreun fel natura condițiilor impuse de autorizația de mediu. În opinia noastră, existența paralelă a obligațiilor de drept privat nu poate modifica natura de drept public a condițiilor atașate autorizației de mediu pentru stația de alimentare cu GPL sau obligația autorităților neerlandeze de a respecta Directiva 2008/68.

53. Din aceste motive, în opinia noastră, articolul 1 alineatul (5) din Directiva 2008/68 nu prevede nicio marjă de apreciere pentru statele membre în a impune cerințe de siguranță, precum cerințele privind scutul termic și furtunul de umplere cuprinse în condițiile suplimentare atașate autorizației de mediu, care depășesc ceea ce este necesar în conformitate cu Directiva 2008/68.

7. Articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68

54. Articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68 permite statelor membre să „aplic[e] dispoziții mai stricte” din motive de siguranță a transportului în anumite împrejurări limitate. Dispozițiile mai stricte trebuie să se refere la „transportu[l] național” de mărfuri periculoase prin intermediul unor vehicule „înmatriculate sau puse în circulație pe teritoriul lor”, iar aceste dispoziții nu trebuie să fie „cerinț[e] de construcție”.

55. Este clar că condițiile atașate autorizației de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend, astfel cum sunt descrise în decizia de trimitere, impun cerințe nu numai în ceea ce privește vehiculele angajate în transportul național, ci și cu privire la vehiculele angajate în transporturi transfrontaliere de livrare de GPL către stația de alimentare cu GPL. Condițiile se aplică în mod egal ambelor tipuri de vehicule. În mod similar, aceste condiții se aplică nu numai vehiculelor „înmatriculate sau puse în circulație” în Țările de Jos, ci indiferent de țara de înmatriculare a vehiculului. Deja pentru aceste motive condițiile atașate autorizației de mediu referitoare atât la scutul termic, cât și la furtunul de umplere par să nu fie permise în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68.

56. Cu toate acestea, problema asupra căreia s-a concentrat instanța de trimitere în prima întrebare a fost una diferită: aspectul dacă condițiile din autorizația de mediu pentru stația de alimentare cu GPL din Purmerend sunt contrare Directivei 2008/68 întrucât sunt „cerințe de construcție” și nu sunt, în consecință, „dispoziții mai stricte” pe care Țările de Jos le-ar putea impune în mod valabil, în temeiul excepției prevăzute la articolul 5 alineatul (1), în cazul în care aplicarea acestora ar fi limitată la transportul național prin intermediul unor vehicule înmatriculate sau puse în circulație în Țările de Jos. Instanța de trimitere a concluzionat că cerința privind furtunul de umplere nu era o „cerință de construcție” în acest sens și a solicitat orientări din partea Curții cu privire la aspectul dacă cerința privind scutul termic ar trebui considerată o „cerință de construcție” în temeiul acestei dispoziții.

57. Articolul 5 alineatul (1) nu specifică ce se înțelege prin „cerințe de construcție”. Această dispoziție nici nu specifică și nu limitează tipul de obiecte la care ar trebui să se refere aceste „cerințe de construcție”. Din considerentul (16) al Directivei 2008/68 s-ar părea că „cerințele de construcție” pot include atât „mijloacele de transport”, cât și „echipamentele”, fără nicio altă clarificare cu privire la ce poate însemna „echipament”.

58. Cu toate acestea, în mod logic, interzicerea cerințelor de construcție „mai stricte” ar acoperi cel puțin același tip de mijloace de transport și echipamente precum cele pentru care ADR impune „cerințe de construcție” sau „cerințe” referitoare la „construcția” lor.

59. O „cerință de construcție” ar părea – atât în ceea ce privește scutul termic, cât și furtunul de umplere – o cerință referitoare la construcția echipamentului, și anume cerințe de proiectare, de producție și specificații pe care trebuie să le îndeplinească echipamentul¹⁹. De exemplu, punctul 6.7.2.2 din anexa A la ADR prevede „prescripții generale referitoare la concepție și construcție” pentru rezervoare, inclusiv cerințe privind „învelișul de protecție” al unor astfel de rezervoare²⁰. Cerința potrivit căreia rezervorul unui camion-cisternă pentru GPL trebuie echipat cu un scut termic sau cu un înveliș de protecție care previne încălzirea excesivă care îndeplinește anumite criterii tehnice ar trebui considerată în mod clar o „cerință de construcție” în acest sens.

60. Ca exemplu suplimentar, punctul 6.2.1.3.1 din anexa A la ADR impune ca anumite echipamente de serviciu sub formă de „robinete, conducte și alte echipamente supuse la presiune” să fie „concepute și fabricate” pentru a îndeplini anumite cerințe de presiune de spargere. Astfel de cerințe sunt „cerințe de construcție” în sensul obișnuit al acestei expresii în ceea ce privește „echipamentul de serviciu” respectiv, la fel ca specificațiile tehnice suplimentare referitoare atât la rezervorul de GPL, cât și la furtunul de umplere al unui camion-cisternă pentru GPL.

61. În consecință, considerăm că cerințele de construcție pentru camioanele-cisternă pentru GPL, precum cerința unui scut termic sau a unui furtun de umplere special, care depășesc ceea ce este impus în temeiul Directivei 2008/68 și sunt prevăzute cel puțin parțial pentru motive de siguranță pe parcursul transportului (inclusiv încărcarea și descărcarea), sunt contrare obligațiilor pe care directiva le impune statelor membre.

B. A doua întrebare

62. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență orientări cu privire la consecințele pe care trebuie să le deducă din caracterul nelegal potrivit dreptului Uniunii al condițiilor suplimentare referitoare la construcția cisternelor pentru GPL care deserveșc stația de alimentare cu GPL din Purmerend. În măsura în care nu numai cerința privind scutul termic, ci și cerința privind furtunul de umplere sunt contrare dreptului Uniunii, cea de a doua întrebare se aplică de asemenea cu privire la această condiție.

63. Instanța de trimitere se confruntă cu o situație în care, în temeiul legislației neerlandeze, X poate solicita în mod întemeiat retragerea condițiilor din autorizația de mediu în cazul în care aceste condiții nu sunt aplicabile, ceea ce la rândul său poate însemna că autorizația de mediu nu mai este justificată și poate fi necesară retragerea acesteia²¹.

64. În consecință, întrebarea asupra căreia instanța de trimitere solicită clarificări *nu* este dacă dreptul Uniunii impune autorităților din statul membru respectiv să redeschidă și să reconsidere decizia de anexare a condițiilor suplimentare la autorizația de mediu sau decizia inițială de acordare a autorizației de mediu. O astfel de obligație de redeschidere a unei decizii administrative care este contrară dreptului Uniunii ar putea apărea în anumite condiții, astfel cum clarifică jurisprudența

¹⁹ A se vedea de exemplu afirmația din anexa A la ADR, punctul 4.3.2.3.2, referitoare la cerințele privind grosimea pereților rezervorului, potrivit căreia „containerele-cisternă/CGEM” nu trebuie protejate într-un mod special dacă acestea, „inclusiv echipamentele de serviciu, sunt construite” pentru a rezista la șocuri sau la răsturnare.

²⁰ A se vedea de exemplu punctele 6.7.2.2.4 și 6.7.2.2.5. Chiar dacă ADR vorbește despre „proiectat și construit”, cele două aspecte ale echipamentului în cauză sunt logic inseparabile în acest scop. Nu este posibil să se „construiască” fără un „proiect”.

²¹ Nu exprimăm nicio opinie cu privire la oricare dintre aceste probleme de drept intern.

Curții, printre altele, în Hotărârea Kühne und Heitz²², în Hotărârea i-21 Germania și Arcor²³ și în Hotărârea Kempster²⁴. Instanța de trimitere solicită însă în mod specific în a doua întrebare să se stabilească modul în care ar trebui să procedeze atunci când „examinează legalitatea unei *decizii de punere în aplicare*”²⁵, iar *nu* cum ar trebui să procedeze atunci când evaluează valabilitatea autorizației de mediu propriu-zise.

65. Întrebarea asupra căreia instanța de trimitere solicită îndrumare este, prin urmare, una diferită: dacă condițiile suplimentare pot fi puse în aplicare, chiar dacă sunt contrare dreptului Uniunii, întrucât decizia care le impune nu mai poate fi contestată în temeiul dreptului procesual național. Punerea în aplicare presupune în mod necesar mai întâi o încălcare a condițiilor în cauză și apoi o nouă formă de acțiune sau decizie a autorităților relevante care prevede un anumit tip de sancțiune sau o altă consecință de natură executorie.

66. Astfel cum a subliniat deja Curtea, printre altele în Hotărârea Ciola, toate organele administrative, inclusiv autoritățile descentralizate, sunt supuse obligațiilor care decurg din supremația dreptului Uniunii, iar deciziile administrative individuale specifice intră sub incidența acestor obligații²⁶. Pe această bază, Curtea a concluzionat în Hotărârea Ciola că o interdicție stabilită printr-o decizie administrativă individuală specifică rămasă definitivă, dar care era contrară dreptului Uniunii trebuia înlăturată în cadrul evaluării validității unei amenzi impuse pentru nerespectarea interdicției.

67. În prezenta cauză, precum în Hotărârea Ciola, nu este în discuție soarta actului administrativ propriu-zis, ci problema dacă condițiile din acest act care sunt contrare dreptului Uniunii pot fi invocate în acte administrative sau decizii de punere în aplicare subsecvente sau dacă acestea nu trebuie luate în considerare în cadrul evaluării validității unei sancțiuni – sau, eventual, a unei măsuri de punere în aplicare sub forma unei „căi de atac” – impuse pentru nerespectarea acestor condiții²⁷. Curtea a amintit în Hotărârea pronunțată în cauza ED & F Man Sugar²⁸ că o sancțiune trebuie să aibă la bază un temei juridic clar și neambiguu și a considerat că, în contextul restituirilor la export, principiile legalității și securității juridice impun ca autoritățile naționale și instanțele care controlează legalitatea unei decizii care impune o sancțiune (adică o decizie de punere în aplicare) să poată examina temeiul de fapt care stă la baza deciziei de rambursare, chiar dacă aceasta a rămas definitivă²⁹.

68. Instanța de trimitere a solicitat în mod specific să se stabilească dacă prezintă relevanță caracterul de „remediu” sau de „sancțiune penală” al deciziei de punere în aplicare. Nu considerăm că aceasta este sau ar trebui să fie situația. Orice nouă decizie în vederea punerii în aplicare a condițiilor care încalcă dreptul Uniunii trebuie interzisă, indiferent dacă are caracter punitiv sau vizează restabilirea situației. În această privință considerăm că jurisprudența Curții din Hotărârea E.B.³⁰ și Hotărârea Fallimento Olimpiclub³¹ este instructivă.

69. În Hotărârea Fallimento Olimpiclub, Curtea a statuat, în contextul unui litigiu privind TVA-ul, că dreptul Uniunii „nu impune unei instanțe naționale să înlătore aplicarea normelor interne de procedură care conferă autoritate de lucru judecat unei decizii, chiar dacă aceasta ar permite evitarea unei încălcări a dreptului [Uniunii] prin decizia în cauză”³². Cu toate acestea, dreptul Uniunii se

22 Hotărârea din 13 ianuarie 2004, Kühne & Heitz (C-453/00, EU:C:2004:17).

23 Hotărârea din 19 septembrie 2006, i-21 Germania și Arcor (C-392/04 și C-422/04, EU:C:2006:586).

24 Hotărârea din 12 februarie 2008, Kempster (C-2/06, EU:C:2008:78).

25 Sublinierea noastră.

26 Hotărârea din 29 aprilie 1999, Ciola (C 224/97, EU:C:1999:212, punctele 30-33).

27 Hotărârea din 29 aprilie 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, punctul 25).

28 Hotărârea din 6 aprilie 2006, ED & F Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233, punctul 15).

29 *Idem*, punctul 18.

30 Hotărârea din 15 ianuarie 2019, E.B. (C-258/17, EU:C:2019:17).

31 Hotărârea din 3 septembrie 2009 (C-2/08, EU:C:2009:506).

32 *Idem*, punctul 23.

opune unor dispoziții de drept național care conferă autoritate de lucru judecat deciziei care încalcă dreptul Uniunii în ceea ce privește *alte decizii* referitoare la *alți ani fiscali* cu privire la o chestiune reglementată într-un mod care nu respectă dreptul Uniunii³³. Cu alte cuvinte, decizia inițială poate rămâne valabilă, dar nu se poate permite ca aceasta să determine deciziile viitoare.

70. În cauza E.B., un ofițer de poliție a făcut obiectul pensionării obligatorii prin decizie administrativă disciplinară în anul 1975, după ce fusese condamnat pentru o tentativă de ultraj contra bunelor moravuri față de persoane de același sex. Decizia a redus de asemenea cu 25 % cuantumul pensiei pe care altfel acesta ar fi avut dreptul să o primească. Pe baza faptului că decizia inițială de reducere a cuantumului pensiei lui E.B. ar fi fost contrară Directivei 2000/78/CE³⁴, în cazul în care aceasta ar fi fost aplicabilă, Curtea a decis că instanța națională nu avea obligația de a reexamina decizia disciplinară definitivă prin care s-a dispus pensionarea anticipată a lui E.B., dar aceasta avea obligația să reexamineze reducerea dreptului său la pensie, pentru a calcula suma pe care el ar fi primit-o în absența încălcării drepturilor sale conform dreptului Uniunii (în acest caz, dreptul său de a nu fi discriminat pe motiv de orientare sexuală).

71. În ambele cauze, decizia inițială judiciară sau administrativă a fost menținută, dar nu s-a permis ca aceasta să formeze baza deciziilor judiciare ulterioare (cauza Fallimento Olimpiclub) sau să stabilească drepturile la pensie actuale ale unui angajat public care făcuse obiectul unei acțiuni disciplinare (cauza E.B.). Astfel, Curtea a făcut distincție între necesitatea securității juridice cu privire la deciziile inițiale definitive care nu mai puteau fi contestate și necesitatea de a proteja principiul legalității în ceea ce privește deciziile ulterioare sau consecințele continue ale deciziilor inițiale. Prin urmare, considerăm că acțiunile sau deciziile care vizează aplicarea condițiilor privind scutul termic și furtunul de umplere nu sunt permise în temeiul dreptului Uniunii.

IV. Concluzie

72. Având în vedere considerațiile precedente, propunem Curții să răspundă după cum urmează la întrebările instanței de trimitere:

- 1) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase trebuie interpretată în sensul că cerințele de construcție pentru camioanele-cisternă pentru GPL, precum cerința unui scut termic sau a unui furtun de umplere special, care depășesc ceea ce este impus în temeiul directivei și sunt prevăzute cel puțin parțial pentru motive de siguranță pe parcursul transportului (inclusiv încărcarea și descărcarea) sunt contrare obligațiilor pe care directiva le impune statelor membre.
- 2) Dreptul Uniunii și în special jurisprudența Curții din Hotărârea Ciola se opun ca o instanță națională sau o autoritate administrativă să pună în aplicare într-o decizie administrativă prin care se acordă o autorizație de mediu condiții precum cerința privind scutul termic și cerința privind furtunul de umplere, care sunt contrare dreptului Uniunii, chiar dacă decizia propriu-zisă este menținută.

³³ *Idem*, dispozitivul.

³⁴ Directiva Consiliului din 27 noiembrie 2000 de creare a unui cadru general în favoarea egalității de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă și ocuparea forței de muncă (JO 2000, L 303, p. 16, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 7).