

**Părțile din procedura principală**

Recurentă: X

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

**Întrebările preliminare**

- 1) a. Articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2008/68/CE <sup>(1)</sup> 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 unui „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 pună în aplicare îndeplinirea unei cerințe de autorizare care nu poate fi atacată de drept și care încalcă dreptul Uniunii:
  - 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 2a faptul că decizia de punere în aplicare constituie o sancțiune cu caracter reparatoriu (remedy) sau o sancțiune penală (criminal charge)?

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO 2008, L 260, p. 13).

**Recurs introdus la 22 ianuarie 2019 de Republica Federală Germania împotriva Hotărârii Tribunalului (Camera a noua extinsă) din 13 decembrie 2018 în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles și Ayuntamiento de Madrid/Comisia Europeană**

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

(2019/C 155/36)

Limba de procedură: spaniola și franceza

**Părțile**

Recurentă: Republica Federală Germania (reprezentanți: J. Möller, S. Eisenberg și D. Klebs, agenți)

*Celelalte părți din procedură:* Comisia Europeană, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid

### Concluziile recurenței

- Anularea Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 13 decembrie 2018 în cauzele conexe T-339/16, T-352/16 și T-391/16;
- respingerea acțiunii;
- obligarea reclamantelor la plata cheltuielilor de judecată efectuate în fața Curții și a Tribunalului
- cu titlu subsidiar, modificarea punctului 3 din dispozitivul hotărârii sus-menționate în sensul că efectele dispoziției anulate se mențin o perioadă maximă mult mai lungă decât 12 luni de la data la care hotărârea produce efecte.

### Motivul și principalele argumente

În susținerea recursului, recurenta invocă patru motive:

În primul rând, Tribunalul ar fi admis în mod eronat acțiunea. Presupunerea că orașele reclamante sunt vizate în mod direct de Regulamentul (UE) 2016/646 <sup>(1)</sup> în exercitarea competenței lor de adoptare a unor măsuri de reducere a poluării atmosferice ar fi viciată de o eroare de drept.

În al doilea rând, hotărârea atacată cuprinde o motivare insuficientă întrucât nu conține o motivare a modului în care acest regulament le vizează în mod direct pe reclamante. Mai mult, Tribunalul a dedus că reclamantele sunt vizate direct exclusiv din faptul că Directiva 2007/46/CE <sup>(2)</sup> interzice aplicarea interdicțiilor de circulație autovehiculelor care corespund normei Euro 6. Nici această interpretare a Directivei 2007/46 nu ar fi justă.

În al treilea rând, Tribunalul a presupus în mod eronat din punct de vedere juridic, în special cu încălcarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 <sup>(3)</sup>, că Comisia nu ar fi fost competentă să adopte Regulamentul 2016/646 în forma actuală. Tribunalul ar fi omis faptul că Comisia dispunea de o marjă de manevră extinsă atunci când a stabilit în Regulamentul 2016/646 factori de conformitate pentru măsurarea emisiilor de gaze în testarea autovehiculelor în condiții reale de conducere. Contrar analizei Tribunalului, prin aceasta nu s-a operat o modificare a valorilor-limită din Regulamentul nr. 715/2007, ci s-ar fi stabilit specificații necesare în temeiul noutății și specificității procedurii de testare (marje de toleranță).

În al patrulea rând, Tribunalul a presupus în mod eronat din punct de vedere juridic că anularea unei părți a Regulamentului 2016/646 ar fi juridic posibilă. Astfel, el ar fi omis faptul că procedurile de măsurare nu pot fi efectuate în practică fără factori de conformitate și că Comisia a condiționat în mod expres obligativitatea procedurii de testare a autovehiculelor în condiții reale de conducere în scopul omologării de introducere a unor factori de corecție.

În cererea cu titlu subsidiar, guvernul german invocă faptul că Tribunalul nu a luat în considerare suficient aspectul că legiuitorul Uniunii nu putea să adopte o nouă reglementare în termenul stabilit în hotărâre. Prin urmare, efectele dispoziției anulate prin hotărâre ar trebui să fie menținute o perioadă maximă mult mai lungă decât 12 luni de la data la care hotărârea produce efecte.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6) (JO 2016, L 109, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO 2007, L 136, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2007, L 171, p. 1).