

Parter i det nationella målet

Klagande: X

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

Tolkningsfrågor

- 1) a. Ska artikel 5.1 i direktiv 2008/68/EG⁽¹⁾ tolkas så, att denna utgör hinder för ett tillståndskrav för en tankstation för gasol enligt vilket den enskilda tankstationen uteslutande får ta emot leveranser av gasol från tankbilar klädda med värmebeständigt material, trots att denna förpliktelse inte direkt har ålagts en eller flera tankbilsoperatörer?
- b. Har det för svaret på den första frågan betydelse att medlemsstaten har träffat en säkerhetsöverenskommelse med marknadsorganisationer inom gasolbranschen (bland annat operatörer av tankstationer för gasol, samt tillverkare, återförsäljare och transportörer av gasol) om att gasoltankbilar ska vara klädda med värmebeständigt material, att parterna i överenskommelsen har förbundit sig att tillämpa kravet på att bilarna ska vara klädda med värmebeständigt material och att medlemsstaten i anslutning till detta har utfärdat ett cirkulär om säkerhetsdistans för yttre säkerhet på tankstationer för gasol vid beslut med återverkningar för följderna av en olycka, i vilket ytterligare riskhanteringsriktlinjer fastställs med utgångspunkt i att tankstationerna för gasol tar emot gasolleveranser från tankbilar som är klädda med värmebeständigt material.
- 2) a. Om en nationell domstol bedömer lagenligheten i ett förvaltningsbeslut som syftar till att driva igenom efterlevnaden av ett tillståndskrav som inte kan angripas i domstol och som strider mot unionsrätten
 - är det då enligt unionsrätten, närmare bestämt EU-domstolens praxis om nationell processuell autonomi, tillåtet för den nationella domstolen att i princip utgå från att ett sådant tillståndskrav är lagenligt, såvitt det inte är uppenbart att kravet strider mot högre rätt, däribland unionsrätten? Om så är fallet, är enligt unionsrätten (ytterligare) villkor förenat med detta undantag?
 - eller medför unionsrätten, även med beaktande av domarna Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212) och Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233), att den nationella domstolen inte ska beakta ett sådant tillståndskrav på grund av att det strider mot unionsrätten?
- b. Har det för svaret på fråga 2 a betydelse huruvida verkställighetsbeslutet innebär en reparativ påföljd (*remedy*) eller en straffpåföljd (*criminal charge*)?

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 2008, s. 13).

Överklagande ingett den 22 januari 2019 av Förbundsrepubliken Tyskland av den dom som tribunalen (nionde avdelningen i utökad sammansättning) meddelade den 13 december 2018 i de förenade målen T-339/16, T-352/16 och T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles och Ayuntamiento de Madrid mot kommissionen

(Mål C-177/19 P)

(2019/C 155/36)

Rättegångsspråk: spanska och franska

Parter

Klagande: Förbundsrepubliken Tyskland (ombud: J. Möller, S. Eisenberg och D. Klebs)

Övriga parter i målen: Europeiska kommissionen, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid

Klagandens yrkanden

Klaganden yrkar att domstolen ska

- upphäva den dom som Europeiska unionens tribunal meddelade den 13 december 2018 i de förenade målen T-339/16, T-352/16 och T-391/16,
- ogilla talan,
- förplikta sökandena att ersätta de rättegångskostnader som uppkommit vid tribunalen och domstolen, och
- alternativt, ändra punkt 3 i domslutet i nämnda dom på så sätt att domstolen förordnar om att verkningarna av den ogiltigförklarade bestämmelsen ska bestå för en maxperiod som är betydligt längre än tolv månader från och med den dag som domen vinner laga kraft.

Grunder och huvudargument

Klaganden har åberopat fyra rättsliga grunder.

Första grunden: Tribunalen gjorde fel då den fann att talan i de tre målen kunde tas upp till sakprövning. Tribunalen gjorde en felaktig rättstillämpning då den fann att de aktuella kommunerna, tillika sökanden vid tribunalen, var direkt berörda av förordning (EU) 2016/646 ⁽¹⁾ vid utövandet av sina befogenheter när det gäller luftföroreningsbekämpning.

Andra grunden: Tribunalen har grovt underlåtit att lämna en motivering till den överklagade domen. Det saknas nämligen motivering när det gäller frågan i vilken utsträckning som förordningen berör sökandena direkt. Tribunalen ansåg att sökandena var direkt berörda redan av den anledningen att direktiv 2007/46/EG ⁽²⁾ innehåller ett förbud mot att införa förbud mot trafik med fordon som uppfyller Euro 6-normen. Denna tolkning av direktiv 2007/46 är felaktig likaså.

Tredje grunden: Tribunalen gjorde fel i juridiskt hänseende och bröt mot artikel 5.3 i förordning (EG) nr 715/2007 ⁽³⁾ då den slog fast att kommissionen inte var behörig att anta förordning 2016/646 såsom den utformats konkret. Tribunalen underlät att beakta att kommissionen hade ett betydande utrymme för eget skön då den i förordning 2016/646 angav överensstämelsefaktorer för mätning av utsläpp vid provning vid verklig körning (*real driving emission* (RDE)). I motsats till vad tribunalen kom fram till rör det sig inte om någon ändring av de gränsvärden som fastställs i förordning nr 715/2007, utan om nödvändiga specificeringar på grund av att provningsförfarandet är nytt och specifikt (toleransmarginaler).

Fjärde grunden: Tribunalen gjorde en felaktig rättstillämpning då den slog fast att det var juridiskt möjligt att ogiltigförklara förordning 2016/646 till viss del. Tribunalen underlät därvid att beakta att det i rent praktiskt hänseende inte går att genomföra mätningen utan överensstämelsefaktorer, och att kommissionen uttryckligen hade föreskrivit att det var en förutsättning att överensstämelsefaktorer infördes för att RDE-provningen skulle bli obligatorisk såvitt avser typgodkännanden.

Alternativt gör den tyska regeringen gällande att tribunalen underlåtit att i vederbörlig ordning beakta att det är omöjligt för unionslagstiftaren att anta ett nytt regelverk inom det rådrom som fastställs i den överklagade domen. Det finns därför skäl att låta verkningarna av den genom den överklagade domen ogiltigförklarade bestämmelsen bestå för en maxperiod som är betydligt längre än tolv månader från och med den dag då domen vinner laga kraft.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 2016, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 2007, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 2007, s. 1).
