

## Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: X

Przy udziale: College van burgemeester en wethouders van gemeente Purmerend, Tamoil Nederland BV

## Pytania prejudycjalne

1. a) Czy art. 5 ust. 1 dyrektywy 2008/68/WE <sup>(1)</sup> należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie ujęciu w zezwoleniu na stację paliw LPG takiego wymogu, który określa, że ta konkretna stacja paliw LPG może być zaopatrywana wyłącznie przez cysterny LPG wyposażone w odporne na ciepło pokrycia, podczas gdy zobowiązanie to nie zostało bezpośrednio nałożone na jednego lub więcej użytkowników cystern LPG?
- b) Czy dla odpowiedzi na pytanie pierwsze znaczenie ma fakt, że państwo członkowskie zawarło z organizacjami uczestników rynku z branży LPG (między innymi użytkowników stacji paliw LPG, producentów, sprzedawców i przewoźników LPG) umowę w formie „Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens”, w której strony zobowiązały się stosować odporne na ciepło pokrycia, i że w związku z powyższym państwo członkowskie wydało okólnik „Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval”, w którym przyjęto dodatkowo politykę w zakresie ryzyka, która opiera się na założeniu, że stacje LPG będą zaopatrywane przy pomocy cystern wyposażonych w odporne na ciepło pokrycia?
2. a) W przypadku kiedy sąd krajowy dokonuje oceny decyzji wykonawczej zmierzającej do przymusowego wykonania wymogu pozwolenia, od którego nie przysługuje prawny środek zaskarżenia, a który jest sprzeczny z prawem Unii:
  - czy prawo Unii, a ściślej mówiąc, orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości dotyczące krajowej autonomii proceduralnej, dopuszcza, aby sąd krajowy zakładał zgodność z prawem takiego wymogu zezwolenia, chyba że jest on oczywiście sprzeczny z prawem wyższego rzędu, w tym prawem Unii? Jeśli tak, to czy prawo Unii stawia w przypadku takiego wyjątku (dodatkowe) wymogi;
  - czy też prawo Unii, również z uwzględnieniem wyroków Trybunału Sprawiedliwości w sprawach Ciola (C-224/97, ECLI:EU:C:1999:212) i Man Sugar (C-274/04, ECLI:EU:C:2006:233), zobowiązuje sąd krajowy do niestosowania takiego wymogu zezwolenia z uwagi na sprzeczność z prawem Unii?
- b) Czy dla odpowiedzi na pytanie drugie lit. a) ma znaczenie kwestia tego, czy decyzja wykonawcza stanowi sankcję odszkodowawczą (remedy), czy też sankcję karną (criminal charge)?

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. 2008, L 260, s. 13).

**Odwołanie od wyroku Sądu (dziewiąta izba w składzie powiększonym) wydanego w dniu 13 grudnia 2018 r. w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid/Komisja Europejska, wniesione w dniu 22 stycznia 2019 r. przez Republikę Federalną Niemiec**

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

(2019/C 155/36)

Języki postępowania: hiszpański i francuski

## Strony

Wnosząca odwołanie: Republika Federalna Niemiec (przedstawiciele: J. Möller, S. Eisenberg i D. Klebs, pełnomocnicy)

Druga strona postępowania: Komisja Europejska, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid

### Żądania wnoszącej odwołanie

- uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16;
- oddalenie skargi;
- obciążenie skarżących kosztami postępowania przed Sądem i Trybunałem;
- posiłkowo, zmiana pkt 3 sentencji wskazanego wyroku w taki sposób, aby skutki przepisu, którego nieważność została stwierdzona, zostały utrzymane w mocy przez maksymalny okres znacznie dłuższy niż dwanaście miesięcy od dnia uprawomocnienia się tego wyroku.

### Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu odwołania wnosząca odwołanie podnosi cztery zarzuty.

Po pierwsze, Sąd błędnie uznał skargi za dopuszczalne. Sąd naruszył prawo, stwierdzając, że rozporządzenie (UE) 2016/646 <sup>(1)</sup> dotyczy bezpośrednio skarżących gmin w sytuacji, gdy wykonują one swe kompetencje w zakresie przyjmowania środków służących zwalczaniu zanieczyszczenia powietrza.

Po drugie, wyrok ten obarczony jest brakiem uzasadnienia, gdyż nie zawiera on żadnego uzasadnienia odnoszącego się do kwestii, w jakim zakresie rozporządzenie to dotyczy bezpośrednio skarżących. Sąd doszedł do wniosku, że skarżące mają status osób, których rozporządzenie dotyczy bezpośrednio, jedynie na podstawie okoliczności, że dyrektywa 2007/46/WE <sup>(2)</sup> zakazuje wprowadzania zakazów ruchu w odniesieniu do pojazdów spełniających normę Euro 6. Ta wykładnia dyrektywy 2007/46 jest również nieprawidłowa.

Po trzecie, Sąd naruszył prawo, a w szczególności art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 <sup>(3)</sup>, uznając, że Komisja nie miała kompetencji do przyjęcia rozporządzenia 2016/616 w tym konkretnym kształcie. Sąd nie wziął pod uwagę okoliczności, że Komisja dysponowała znacznym zakresem uznania, przy określaniu, w rozporządzeniu 2016/646, współczynników zgodności dla pomiaru emisji w ramach procedury badania w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Wbrew przeprowadzonej przez Sąd analizie, nie chodzi w tym wypadku o zmianę nieprzekraczalnych limitów określonych w rozporządzeniu nr 715/2007, ale o ustalenia niezbędne ze względu na nowość i specyfikę procedury pomiaru emisji (marginesy tolerancji).

Po czwarte, Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że stwierdzenie nieważności części rozporządzenia 2016/646 jest możliwe pod względem prawnym. Nie uwzględnił on bowiem okoliczności, że ze względów praktycznych procedura pomiaru emisji nie może zostać wdrożona bez współczynników zgodności i że Komisja wyraźnie uzależniła wiążący charakter procedury RDE dla celów homologacji od wprowadzenia współczynników korygujących.

Posiłkowo rząd niemiecki podnosi, że Sąd nie uwzględnił należyście okoliczności, iż prawodawca Unii nie ma możliwości przyjęcia nowego rozporządzenia w terminie wyznaczonym w wyroku. Z tego względu należy utrzymać w mocy skutki uregulowania, którego nieważność stwierdzono wyrokiem, przez maksymalny okres znacznie dłuższy niż dwanaście miesięcy od dnia uprawomocnienia się tego wyroku.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. 2016, L 109, s. 1).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).