

ČSESP MOOT COURT 2020

1. Alarii zastihla průmyslová revoluce podobně jako většinu západních zemí. Bohatá uhelná naleziště nacházející se blízko hlavního města zajišťovala palivo pro alarijský průmysl a zdejší černé uhlí krmilo plameny mnoha evropských železáren a oceláren. V roce 1922 však v jednom z hlubinných dolů došlo ke vznícení uhelného prachu. Následný požár zachvátil velkou část důlního komplexu, způsobil těžké ztráty na životech a pomalu hořící uhlí v podzemním komplexu nedalo alarijským hasičům jakoukoliv možnost jej uhasit. Kvůli obrovskému množství dýmu a toxických zplodin potom musela být trvale evakuována část Solnobrodu, hlavního města Alarie, a propad v těžbě hlavní exportní komodity uvrhl zemi do těžké hospodářské krize.

2. S podzemním požárem se Alarie natrvalo vypořádala až počátkem šedesátých let dvacátého století, kdy se konečně podařilo zavalit většinu komínů přivádějících vzduch do dolu a oheň, mimo pár doutnajících ložisek, prakticky vyhasnul. Národní trauma způsobené požárem a zánikem části Solnobrodu však natrvalo změnilo celou zemi – alarijská vláda za mohutné podpory místního obyvatelstva přišla s plánem drastické redukce těžkého průmyslu a středobodem veřejných politik se stal trvale udržitelný rozvoj a šetrnost k přírodě a životnímu prostředí. Udržitelný rozvoj, ochrana životního prostředí a lidského zdraví byly také nově zakotveny do alarijské ústavy.

3. Do konce osmdesátých let prošla země tím, čemu se někdy říkalo „alarijský zázrak“. Program výstavby vodních elektráren na místních horských řekách společně s fungující jadernou elektrárnou umožnil zemi odstavit starší uhelné elektrárny. Z důvodu slabší energetické infrastruktury je však do některých regionů na jihu země namísto využití těchto zdrojů elektřina dovážena ze sousedních států, které stále mají ve svém energetickém mixu významné zastoupení uhelných a plynových elektráren. Vysoké ekologické standardy vedly k výraznému omezení primárního sektoru, redukci sekundárního sektoru a jeho závislosti na surovinách vytěžených v jiných státech a k orientaci ekonomiky především na sektor terciální. Ochranná opatření alarijské vlády umožnila ekologickému zemědělství země fungovat i přesto, že jeho výkonnost zaostávala za zemědělstvím ostatních zemí.

4. Ekonomická krize z přelomu sedmdesátých a osmdesátých let se Alarii vyhnula a stabilní prostředí nalákalo do země investory. Země se tak stala sídlem mnoha společností s vysokou přidanou hodnotou a technologických gigantů. V zemi také sídlí množství nových rozvíjejících se společností, které se snaží prorazit na poli nových a dosud spíše nezavedených technologií. Mimo společnosti zabývající se virtuální realitou jde zejména o společnost *Krizhik*, největšího výrobce elektromobilů v Evropě a jediného momentálního výrobce nákladních elektromobilů v EU (kvůli nedostatečné infrastruktuře nabíjecích stanic v ostatních členských státech jsou však nákladní elektromobily mimo Alarii provozovány jen zřídka; v Alarii jsou nákladní elektromobily relativně rozšířené, byť stále méně početné než nákladní automobily se spalovacím motorem).

5. Infrastruktura země původně těžila z vyvinuté železniční sítě a systému plavebních kanálů, které zemi zbyly z období jejího průmyslového vzestupu na konci 19. století. Ve druhé polovině 20. století se však kombinace plně elektrifikovaná železnice s dostatečným počtem nákladních terminálů pro kombinovanou dopravu, dobře fungující systém městské a meziměstské hromadné dopravy, vysoká spotřební daň z benzínu a nafty a daň z motorových vozidel, jakož i malá potřeba redistribuce zboží vzhledem k orientaci

ekonomiky, odrazila v relativně malém rozšíření automobilismu mezi alarijskými obyvateli a místními společnostmi. To způsobilo, že Alarie do 21. století vstupovala s velice slabou silniční infrastrukturou. Měštům tak např. zcela chybí obchvaty a okresní a krajské komunikace nejsou až na výjimky stavěné pro těžkou silniční dopravu.

6. V roce 2016 vstoupila Alarie do Evropské unie a na její trhy začali ve velkém dodávat své zboží dodavatelé z ostatních členských států. Zatímco však tradiční alarijské společnosti byly navyklé užívat k distribuci zboží železniční i plavební síť a měly s touto dopravou značné zkušenosti, zahraniční dodavatelé zůstali věrni svým stávajícím vozovým parkům. Možnost volného a rychlého průjezdu Alarií také značně zvýšila objem tranzitní dopravy křižující stát. Na alarijských silnicích tak začalo přibývat nákladních automobilů.

7. Kvůli neexistenci dálničních obchvatů však začal vzrůstající provoz neúměrně zatěžovat alarijská města, kterými musely nákladní automobily projíždět. Mimo dopravních zácp se aktivita zahraničních dopravců projevila také tím, že v alarijských městech začaly být překračovány mezní hodnoty znečišťujících látek – zejména PM_{10} – ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu („směrnice o kvalitě ovzduší“).

8. Alarijská vláda se na situaci pokusila reagovat přijetím plánů kvality ovzduší podle čl. 23 směrnice o kvalitě ovzduší, kterými byla pro města načrtnuta opatření mířící ke snížení zátěže znečišťujících látek. Na základě plánů kvality ovzduší byla poté formou zákona a podzákoných vyhlášek v březnu roku 2017 přijata patřičná legislativní opatření, kterými byla mimo jiné snížena maximální povolená rychlost ve městech a vjezd do měst byl pro dieselové automobily povolen buď na základě splnění emisní normy Euro III / Euro 3 (římské číslování se vztahuje na normy pro nákladní automobily, arabské na osobní) nebo na základě získání speciálního povolení od Alarijského státu. Historická centra měst byla uzavřena pro všechny automobily se spalovacími motory, jejichž start nebo cíl cesty se nenacházel v těchto centrech (zákaz průjezdu).

9. Společnost *Jablotransport*, potravinářský gigant usazený ve Frutarii, členském státě EU, na konci roku 2018 vycítila díru na trhu a rozhodla se do Alarie dodávat své ovoce, o kterém byla přesvědčena, že bude se svou příznivou cenou na alarijském trhu úspěšné.

10. Jelikož byl stávající vozový park *Jablotransportu* na hranici životnosti a dodatečná instalace filtru pevných částic, díky kterým by společnost mohla pro své dieselové automobily získat povolení k provozování v Alarii, vyhodnocena jako ekonomicky nevýhodná, rozhodla se společnost investovat do flotily nových dieselových nákladních automobilů splňujících požadavky nejnovější kategorie Euro VI. Následný vstup na alarijský trh byl pro *Jablotransport* úspěšný a jeho nákladní automobily za několik měsíců dodávaly jablka, mrkev a nektarinky do všech větších obchodů v Alarii.

11. Podobně úspěšných společností však bylo na různých segmentech trhu více a stále se zvyšující objem dopravy způsobil, že v Solnobrodu i přes opatření z března 2017, která přinesla dočasnou úlevu, začaly být opět překračovány mezní hodnoty znečišťujících látek.

12. Konkrétně bylo stacionárním měřením zjištěno, že je v Solnobrodu denně měřeno až $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} , přičemž povolené limity obsahu PM_{10} ve vzduchu jsou podle Přílohy XI směrnice o kvalitě ovzduší stanoveny na $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Místem odběru vzorků byla měřicí stanice umístěná 15 metrů od nejrůšnější křižovatky v centru kancelářské čtvrti Solnobrodu,

přes kterou proudí téměř veškerá transnitní automobilová doprava skrze město, a kde se často tvoří dopravní zácpy. Dopravní zácpy se tvoří i na některých jiných křižovatkách v Solnobrodu, nicméně naměřený obsah PM₁₀ na těchto místech se pohyboval jen kolem 42-48 µg/m³.

13. Vysokému znečištění se dostalo mohutného ohlasu, který v Alarii následovaly občanské demonstrace za čistší Solnobrod a města bez automobilů. V reakci na ně Alarijská vláda v prosinci 2019 přijala radikální opatření – vnitrostátní legislativa, kterou byla původně směrnice o ochraně ovzduší implementována do národního práva, byla změněna tak, že maximální povolené hodnoty PM₁₀ byly sniženy z 50 µg/m³ na 35 µg/m³.

14. V návaznosti na tuto změnu byl potom s účinností od 1. února 2020 v souladu s novým plánem kvality ovzduší vypracovaným pro Solnobrod do Solnobrodu úplně zakázán vjezd automobilům se spalovacími motory, mimo několika vytyčených ulic sloužících jako koridory pro průjezd.

15. Motorová vozidla se spalovacími motory mohou z tohoto zákazu získat na základě individuálního povolení, to je však jednak vysoce nákladné, jednak je možné jej získat toliko pro automobily pod 3,5t hmotnosti a s benzínovým motorem splňujícím normu Euro 5. V případech převažujícího veřejného zájmu je možné získat zvláštní individuální povolení i pro vozidla tuto podmínku nespĺňující; taková povolení jsou však vydávána velmi restriktivně, typicky pouze pro pracovní stroje. Nákladním automobilům nebo dálkovým autobusům soukromých dopravců v praxi není zvláštní individuální povolení vydáváno.

16. Pro *Jablotransport* se tak uzavřela možnost jednoduše dodávat své ovoce do solnobrodských obchodů. Na investice spojené s výstavbou překladiště mimo město, ze kterého by potom rozvážely zboží menší automobily, ať už ty s povolením nebo menší elektromobily, neměl *Jablotransport* finanční rezervy, železniční doprava by byla pomalá a pro ovoce nevhodná a nákup flotily elektrických nákladních vozů nereálný. Obchodní vedení společnosti proto v mezidobí, dokud se nenaskytne lepší řešení, uzavřelo smlouvu s alarijskou dopravní společností, která měla v blízkosti Solnobrodu překladiště, kam *Jablotransport* dovážel své zboží, aby jej ona společnost následně v Solnobrodu distribuovala svými elektromobily.

17. Když však v březnu 2020 vjel díky chybě řidiče automobil *Jablotransportu* do Solnobrodu a řidič byl pokutován pro porušení zákazu vjezdu automobilů se spalovacím motorem, rozhodla se společnost bránit pokutě prostřednictvím soudů, neboť vycítila příležitost napadnout opatření v celém jeho rozsahu.

18. *Jablotransport* v navazujícím soudním řízení namítal, že plošný zákaz vjezdu do měst představuje omezení volného pohybu zboží v rozporu se Smlouvami. Toto omezení má navíc výrazně diskriminační povahu, jelikož alarijsí dopravci mnohem častěji používají elektromobily, které zákazem nejsou dotčeny, zatímco dopravci z ostatních členských států elektromobily prakticky nevyužívají. Pro domácí dopravce je také jednodušší používat železniční síť, neboť nákladní terminály v Alarii jsou mohutnější než v ostatních zemích a vnitrostátní železniční přeprava je tedy mnohem jednodušší než přeshraniční přeprava z ostatních států s méně vyvinutou železniční infrastrukturou.

19. *Jablotransport* odkazuje na rozhodnutí Soudního dvora ve věci *Komise proti Rakousku* (C-320/03), ve kterém Soudní dvůr shledal pro jejich nepřiměřenost neslučitelným

s evropským právem i opatření mírnější než ta v nynějším případě. Má proto za to, že plošný zákaz vjezdu do měst nemá být pro jeho rozpor s evropským právem vůbec použit a uložená pokuta tedy postrádá právní základ.

20. Společnost také rozporuje, že by vůbec byly překročeny limity PM₁₀. Překročení mezních hodnot bylo podle *Jablotransportu* naměřeno toliko v jednom místě odběru vzorků, které však není reprezentativní pro celou zónu, jelikož bylo jednak měřeno blízko nejrušnější křižovatky v Solnobrodu, jednak ostatní měřicí stanice v téže zóně překračování mezních hodnot neměřily vůbec. Pro předmětná opatření tak nebyl důvod.

21. Alarijská vláda ve svém podání předně s odkazem na rozhodnutí Soudního dvora ve věci *Craeynest* (C-723/17) upozorňuje, že mezní hodnoty jsou překročeny i tehdy, kdy je úroveň znečištění překračující povolené hodnoty naměřena toliko na jednom místě odběru vzorků, nehledě na měření v ostatních místech.

22. Pokud by celoplošný zákaz vjezdu automobilů se spalovacím motorem do Solnobrodu nebyl přijat, země by podle vlády nemohla plnit své závazky plynoucí z evropského práva, jelikož jiná méně drastická opatření by s největší pravděpodobností jednak nepomohla spolehlivě snížit hodnoty znečišťujících látek ve městě, jednak by taková opatření byla administrativně a finančně nepoměrně náročnější. Vláda také poukázala na to, že původní plán kvality ovzduší, který zaváděl méně drastická opatření jako např. zákaz průjezdu a omezení vjezdu toliko automobilům nesplňujícím normu Euro III / 3, k uspokojivým výsledkům nevedl. Vláda také argumentuje, že od té doby Alarie přijala nové a přísnější standardy týkající se množství povolených znečišťujících látek, které jsou přísnější než ty stanovené směrnicí.

23. Podle vlády jsou předepsané hodnoty vycházející z příloh směrnice o kvalitě ovzduší toliko minimálním standardem; členské státy podle vlády nicméně mohou s ohledem na primární právo EU vyžadovat dodržování přísnějších hodnot a k tomu přijímat adekvátní opatření. Tím více to musí platit o Alarii, která má ochranu životního prostředí a lidského zdraví zakotvenou v ústavě a která tvoří část její identity, kterou musí Unie s ohledem na čl. 4 (2) SEU respektovat. Vláda tedy uzavírá, že v souladu s čl. 193 SFEU mohla stanovit přísnější mezní hodnoty znečišťujících látek a mohla přijímat opatření k jejich realizaci; tato opatření pak vzhledem k ambicióznějším cílům musí zákonitě mít restriktivnější povahu, než kdyby sledovala toliko dodržování unijního standardu. Vláda v tomto odkazuje na rozhodnutí Soudního dvora ve věci *Deponiezweckverband Eiterköpfe* (C-6/03), z kterého dovozuje, že taková přísnější opatření jsou následně vyňata z možnosti přezkumu proporcionality Soudním dvorem.

24. Zákaz nakonec není podle vlády diskriminační, neboť všichni provozovatelé vozidel jsou vystaveni stejným omezením.

Jelikož případ závisí na vyřešení otázek evropského práva, alarijský soud se rozhodl přerušit řízení a podle čl. 267 SFEU zahájil řízení o předběžné otázce a položil Soudnímu dvoru následující otázky:

1) Má se čl. 13 odst. 1 směrnice o kvalitě ovzduší s ohledem na přílohu III této směrnice vykládat tak, že je mezní hodnota překročena i tehdy, pokud je překračující hodnota

měřena toliko v jediném místě odběru vzorků, které je navíc v těsné blízkosti místa s výrazně nejvyšší koncentrací měřených látek v posuzované zóně?

2) Má se čl. 193 SFEU s přihlédnutím k rozhodnutí Deponiezweckverband Eiterköpfe vykládat tak, že je u přísnějších vnitrostátních ochranných opatření, jako je to v nynějším případě, vyloučen přezkum dodržování principu proporcionality?

3) Pokud je odpověď na předchozí otázku záporná, je plošný zákaz vjezdu automobilů se spalovacím motorem přijatý za účelem naplnění požadavků směrnice o kvalitě ovzduší, který ale výrazně zasáhne volný pohyb zboží, jako ten v nynějším případě, souladný s evropským právem?

4) Pokud by Soudní dvůr posoudil předchozí otázku tak, že zákaz vjezdu je nesouladný s unijním právem, mohly by být jeho právní závěry odlišné za situace, pokud by Alarie ve své argumentaci zdůraznila, že důraz na ochranu kvality ovzduší je součástí její národní a ústavní identity chráněné v čl. 4(2) SEU, k jejíž respektu se Unie zavázala?

Ve svých podáních adresujte Soudnímu dvoru svou právní argumentaci na položené otázky v rozsahu stanoveném Pravidly, a to z pozice společnosti *Jablotransport* a z pozice vlády státu Alarie.