Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
PAOLO MENGOZZI
prezentate la 11 aprilie 2018 [1]

Cauza C-668/16

Comisia Europeană
împotriva

Republicii Federale Germania

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Directiva 2007/46/CE – Răspunderea autorităților naționale – Măsuri privind conformitatea vehiculelor cu cerințele tehnice – Punerea în balanță a lipsei de conformitate și a riscurilor în materie de siguranță – Obligațiile producătorului – Sancțiuni – Directiva 2006/40/CE – Limita pentru emisiile provenite de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor – Eludarea directivei”

1. În cadrul prezentei cauze, Comisia Europeană a sesizat Curtea, în temeiul articolului 258 al doilea paragraf TFUE, cu o acțiune în constatarea faptului că Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul unor dispoziții specifice ale sistemului uniformizat de omologare a vehiculelor, mai precis articolele 12, 30 și 46 din 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 [2] (denumită în continuare „directiva-cadru”). În plus, Comisia susține că Republica Federală Germania a adoptat un comportament care constituie o eludare a Directivei 2006/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind emisiile provenite de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului [3] (denumită în continuare „Directiva privind sistemele de climatizare”).

2. Mai precis, prin intermediul prezentei acțiuni, se solicită Curții să se pronunțe cu privire la marja de apreciere a statelor membre în cadrul sistemului de control *ex post* al conformității vehiculelor prevăzut de directiva-cadru, la sancțiunile pe care statele membre sunt obligate să le aplice producătorului care a încălcat obligațiile care îi revin, precum și la sfera noțiunii „tip de vehicul”, astfel cum este prevăzută de directiva-cadru.

1 Limba originală: italiana.

2 JO 2007, L 263, p. 1. Anterior, numai articolul 4 alineatul (3) din directiva-cadru a făcut obiectul unei interpretări a Curții în cadrul evaluării temeiniciei unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor. A se vedea Hotărârea din 20 martie 2014, Comisia/Polonia (C-639/11, EU:C:2014:173), și Hotărârea din 20 martie 2014, Comisia/Lituania (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 JO 2006, L 161, p. 15, Ediție specială, 15/vol. 16, p. 84.

I. Cadrul normativ

A. Directiva privind sistemele de climatizare

3. Directiva privind sistemele de climatizare prevede la articolul 5 alineatul (4): „Începând cu 1 ianuarie 2011, statele membre nu mai acordă omologare CE de tip sau omologare națională de tip pentru tipurile de vehicule echipate cu un sistem de climatizare proiectat să conțină gaze fluorurate cu efect de seră cu un potențial de încălzire globală mai mare decât 150.”

B. Directiva-cadru

4. Considerentul (3) al directivei-cadru are următorul cuprins: „Ar trebui realizată armonizarea și precizarea prin acte de reglementare a cerințelor tehnice aplicabile sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate și vehiculelor. Actele de reglementare respective ar trebui să aibă drept obiectiv principal asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră, de protecție a sănătății, a mediului, de eficiență energetică și de protecție împotriva utilizării neautorizate”. Prima teză a considerentului (14) al directivei-cadru precizează de asemenea: „Obiectivul principal al legislației privind omologarea vehiculelor este să garanteze faptul că vehiculele, componentele și unitățile tehnice separate noi introduse pe piață asigură un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului”. Considerentul (17) al aceleiași directive-cadru are următorul cuprins: „Prezenta directivă cuprinde un set de cerințe specifice privind siguranța în înțelesul articolului 1 alineatul (2) din Directiva 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 decembrie 2001 privind siguranța generală a produselor [denumită în continuare «Directiva 2001/95»] […] În consecință, este necesară stabilirea unor dispoziții care să garanteze faptul că, în cazul în care un vehicul prezintă un risc serios pentru consumatori, care decurge din aplicarea prezentei directive sau din actele de reglementare enumerate în anexa IV, producătorul său a luat măsuri de protecție eficiente, inclusiv rechemarea vehiculelor […].”

5. Articolul 3 punctul 17 prevede definiția pentru „tip de vehicul” după cum urmează: „vehiculele aparținând unei anumite categorii și care nu diferă, cel puțin din punctul de vedere al caracteristicilor esențiale specificate în secțiunea B a anexei II. Un tip de vehicul poate cuprinde variante și versiuni, astfel cum sunt definite în secțiunea B a anexei II.”

6. Articolul 4 alineatul (1) prevede că „[s]tatele membre se asigură că producătorii care solicită omologarea își respectă obligațiile care le revin în temeiul prezentei directive” și, în continuare, la alineatul (2) și, respectiv, la alineatul (3), precizează că „[s]tatele membre omologhează numai acele vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive” și că „[s]tatele membre înmatriculează sau permit vânzarea sau punerea în exploatare numai a acelor vehicule, componente și unități tehnice separate care respectă cerințele prezentei directive”.

7. Articolul 6 alineatul (6), referitor la procedurile care trebuie urmate pentru omologarea CE de tip, prevede: „Producătorul înaintează cererea autorității de omologare. Cu privire la un anumit tip de vehicul poate fi depusă o singură cerere, într-un singur stat membru. Pentru fiecare tip care urmează a fi omologat se depune o cerere separată.”

8. Articolul 12, care se referă la măsurile privind conformitatea producției, prevede, la alineatul (1), următoarele: „Statul membru care acordă o omologare CE de tip adoptă toate măsurile necesare în conformitate cu anexa X pentru a verifica, dacă este necesar, în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea producției vehiculelor, a sistemelor, a componentelor sau a unităților tehnice separate, după caz, cu tipul omologat.” Alineatul (3) al aceluiași articol are următorul cuprins: „În cazul în care un stat membru care a acordat o omologare CE de tip constată că măsurile menționate la alineatul (1)

nu se aplică, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite sau au încetat să mai fie aplicate, deși producția nu a fost întreruptă, statul membru respectiv ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect.”

9. Articolul 17 alineatul (1) prevede: „O omologare CE de tip pentru un vehicul își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:

[…]

(b) producția vehiculului omologat este întreruptă definitiv, în mod voluntar;

[…]”

10. Articolul 29 alineatul (1) prima teză prevede: „Dacă un stat membru consideră că anumite vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate noi prezintă un risc serios pentru siguranța rutieră sau dăunează semnificativ mediului înconjurător sau sănătății publice, deși sunt conforme cerințelor aplicabile sau sunt marcate corespunzător, statele membre pot refuza, pentru o perioadă de maximum șase luni, să înmatriculeze astfel de vehicule sau să permită vânzarea sau punerea în exploatare pe teritoriul lor a unor astfel de vehicule, componente sau unități tehnice separate.”

11. Articolul 30 alineatul (1) are următorul cuprins: „Dacă statul membru care a acordat omologarea CE de tip constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate noi însoțite de un certificat de conformitate sau purtând o marcă de omologare nu sunt conforme cu tipul care a fost omologat, acesta ia măsurile necesare, inclusiv, după caz, retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse, după caz, sunt aduse în conformitate cu tipul omologat. Autoritatea de omologare a statului membru notifică măsurile luate autorităților de omologare din celelalte state membre.”

12. Articolul 32 prevede:

„(1) În cazul în care un producător care a primit o omologare CE de tip pentru un tip de vehicul este obligat, în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor unui act de reglementare sau a Directivei 2001/95/CE, să recheme o serie de vehicule deja vândute, înmatriculate sau puse în exploatare, deoarece unul sau mai multe sisteme, componente sau unități tehnice separate instalate pe vehicul, fie că au fost aprobate corespunzător sau nu în conformitate cu prezenta directivă, prezintă un risc important pentru siguranța rutieră, sănătatea publică sau protecția mediului înconjurător, acesta informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea vehiculului.

(2) Producătorul propune autorității de omologare un ansamblu de soluții adecvate pentru a neutraliza riscul menționat la alineatul (1). Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților celorlalte state membre măsurile propuse.

[…]”

13. Articolul 46 are următorul conținut: „Statele membre determină sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor prezentei directive, în special a restricțiilor cuprinse sau care rezultă din articolul 31, și a actelor de reglementare enumerate în partea I a anexei IV și iau toate măsurile necesare pentru punerea în practică a acestora. Sancțiunile stabilite trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Comisiei îi sunt notificate de către statele membre aceste dispoziții până la 29 aprilie 2009, precum și orice modificări ulterioare aduse acestora, cât mai curând posibil.”

C. Dreptul german

14. Articolul 7 din EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (Regulamentul CE privind omologarea vehiculelor, denumit în continuare „EG-FGV”) din 3 februarie 2011, astfel cum a fost modificat în ultimă instanță prin articolul 4 din Regulamentul din 19 octombrie 2012, prevede: „O omologare CE de tip își încetează valabilitatea în cazul în care noi cerințe prevăzute de un act de reglementare devin obligatorii pentru înmatricularea, vânzarea sau punerea în exploatare a noilor vehicule, în sensul articolului 3 punctul 1 din Directiva 2007/46/CE, iar omologarea nu poate fi actualizată. De asemenea, ea își încetează valabilitatea la momentul încetării definitive a producției tipului de vehicul omologat. Producătorul trebuie să notifice încetarea producției către Kraftfahrt-Bundesamt (Oficiul federal pentru autovehicule, denumit în continuare «KBA»).”

15. Articolul 25 din EG-FGV prevede:

„(1) În cazul în care KBA constată că anumite vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate nu sunt conforme cu tipul omologat, acesta poate lua măsurile necesare, în conformitate cu Directivele 2007/46/CE, 2002/24/CE și 2003/37/CE, aplicabile în funcție de tip, pentru a asigura conformitatea producției cu tipul omologat.

(2) În scopul remedierii unor lacune și al garantării conformității vehiculelor deja puse în exploatare, a componentelor sau a unităților tehnice separate, KBA poate adopta *a posteriori* dispoziții secundare.

(3) KBA poate retrage sau revoca omologarea, în tot sau în parte, în special în cazul în care se constată că

1. vehicule însoțite de un certificat de conformitate, componente sau unități tehnice separate care corespund unei denumiri prevăzute nu sunt conforme cu tipul omologat,

2. vehicule însoțite de un certificat de conformitate, componente sau unități tehnice separate indică un risc considerabil pentru siguranța rutieră, pentru sănătatea publică și pentru mediu,

3. producătorul nu dispune de un sistem eficient de monitorizare a conformității producției sau nu îl utilizează în modul prevăzut

sau că

4. titularul omologării nu respectă sarcinile aferente unei astfel de omologări.”

II. Situația de fapt și procedura precontencioasă

16. Directiva privind sistemele de climatizare, în vigoare din iulie 2006, prevede în special că sistemele de climatizare pentru toate tipurile de vehicule omologate după 1 ianuarie 2011 trebuie să utilizeze un agent refrigerant cu un potențial de încălzire globală de cel mult 150. Cu toate acestea, directiva nu prevede un tip specific de agent refrigerant.

17. În aceste condiții, producătorii europeni de vehicule au convenit, în cadrul unui proces internațional de standardizare desfășurat în anul 2009, să utilizeze agentul refrigerant purtând referința R1234yf (denumit în continuare „agentul refrigerant R1234yf”). În anul 2012, o întrerupere în aprovizionarea cu acest agent refrigerant din cauza distrugerii unităților de producție respective, provocată de tsunami-ul de la Fukushima, a făcut problematică aplicarea efectivă a cerințelor cuprinse în Directiva privind sistemele de climatizare. Ca răspuns la acest eveniment și în urma solicitărilor de precizări formulate în această privință de autoritățile naționale, Comisia a adoptat o comunicare prin care a informat statele membre că nu va iniția nicio procedură de constatare a neîndeplinirii

obligațiilor pentru neconformitatea vehiculelor cu directiva, cel puțin până când agentul refrigerant R1234yf nu va fi din nou disponibil, specificând însă că această inacțiune nu va fi prelungită în niciun caz după data de 31 decembrie 2012 [4]. Acest lucru însemna că, după acea dată, producătorii nu ar mai fi putut utiliza agentul refrigerant pe care îl folosiseră până atunci, și anume cel purtând referința R134a (denumit în continuare „agentul refrigerant R134a”), al cărui potențial de încălzire globală depășea considerabil limita prevăzută de Directiva privind sistemele de climatizare [5].

18. La începutul lunii ianuarie a anului 2013, condițiile de aprovizionare cu agentul refrigerant R1234yf au revenit la normal.

19. La 3 martie 2011, la 8 iunie 2011 și la 18 octombrie 2012, KBA, în calitate de autoritate germană competentă pentru omologarea de tip a vehiculelor, a omologat noile tipuri de vehicule 246, 176 și 117, la cererea societății Daimler AG (denumită în continuare „Daimler”). Întrucât intrau în domeniul de aplicare în timp al Directivei privind sistemele de climatizare, aceste omologări nu puteau fi acordate în cazul în care vehiculele de tipul în discuție nu utilizau agentul refrigerant compatibil cu cerințele aceleiași directive (R1234yf).

20. În continuare, Daimler a exprimat îndoieli cu privire la siguranța utilizării agentului refrigerant R1234yf în vehiculele de tip 246, 176 și 117 și, prin urmare, și-a exprimat intenția de a folosi, începând cu luna ianuarie a anului 2013, agentul refrigerant R134a în locul agentului refrigerant R1234yf. Ulterior, în toamna anului 2012, societatea menționată a rechemat aproximativ 700 de vehicule de acest tip și a înlocuit agentul refrigerant R1234yf cu agentul refrigerant R134a.

21. În noiembrie 2012, cu puțin înainte de încetarea moratoriului decis de Comisie, autoritățile germane i-au solicitat acesteia să prelungească cu șase luni perioada de neaplicare a cerințelor Directivei privind sistemele de climatizare, din cauza necesității de a verifica din nou siguranța singurului agent refrigerant disponibil pe piață și compatibil cu această directivă.

22. Prin urmare, Comisia a invitat toate statele membre să furnizeze informații referitoare la respectarea pe teritoriile lor respective a Directivei privind sistemele de climatizare. În răspunsul lor la această solicitare, autoritățile germane au confirmat că un singur producător titular al unei omologări de tip germane (Daimler) producea și vindea vehicule neconforme cu cerințele referitoare la omologarea acestora.

23. În perioada cuprinsă între ianuarie și iunie 2013, Daimler a comercializat 133 713 vehicule de tip 246, 176 și 117, folosind agentul refrigerant R134a, deși aceste tipuri au fost omologate după 1 ianuarie 2011 și, prin urmare, utilizarea unui agent refrigerant conform cu dispozițiile Directivei privind sistemele de climatizare era obligatorie în ceea ce le privea.

24. La 3 ianuarie 2013, Daimler a fost invitată de KBA să prezinte, în termen de 15 zile, măsurile luate pentru a restabili conformitatea cu directiva menționată. Ca răspuns la solicitarea în discuție, la 15 ianuarie 2013, Daimler a prezentat un plan de acțiune vizând găsirea, până la 15 iunie 2013, a unei soluții tehnice pentru rezolvarea problemelor de siguranță care rezultau din utilizarea agentului refrigerant R1234yf în vehiculele sale. La 4 martie 2013, KBA a dispus ca Daimler să ia măsurile corespunzătoare pentru a restabili conformitatea producției de vehicule de tip 246, 176 și 117 cu Directiva privind sistemele de climatizare. KBA a amenințat Daimler că va retrage omologarea

4 Communication de la Commission „Rupture d’approvisionnement d’un élément essentiel dans les systèmes de climatisation mobiles et son incidence sur l’application de la directive 2006/40/CE dans l’industrie automobile” C(2012)2200 final [Comunicarea Comisiei „Întreruperea aprovizionării cu un element esențial în sistemele mobile de climatizare și efectele sale asupra aplicării Directivei 2006/40/CE în industria automobilelor”, C(2012)2200 final].

5 Din dosarul cauzei reiese că potențialul de încălzire globală al acestui agent refrigerant se apropie de 3 000, față de limita de 150 stabilită de directivă.

începând cu 30 iunie 2013, în cazul în care aceasta nu ar fi procedat în acest sens. La 26 iunie 2013, Daimler a comunicat KBA că a renunțat definitiv la producția de vehicule de tip 246, 176 și 117, dat fiind că nu a reușit să găsească o soluție tehnică pentru a rezolva problemele de siguranță descrise mai sus.

25. Ulterior, în mai multe rânduri, între 1 ianuarie 2013 și 26 iunie 2013, KBA a invitat Daimler să procedeze la restabilirea conformității celor 133 713 vehicule comercializate. La sfârșitul anului 2015, Daimler a informat KBA că a dezvoltat soluțiile tehnice necesare. Cu toate acestea, Comisia arată că, până în prezent, conformitatea vehiculelor menționate mai sus cu Directiva privind sistemele de climatizare nu a fost restabilită, iar retragerea omologării nu a fost adoptată.

26. La 17 mai 2013, la cererea formulată de Daimler, KBA a admis o extindere a omologării tipului de vehicul 245G (vehicul cu gaz natural comprimat) la noi variante din clasa B cu gaz natural comprimat. Întrucât a fost inițial omologat în anul 2008, tipul 245G nu era supus obligației de utilizare a unui agent refrigerant compatibil cu Directiva privind sistemele de climatizare. Extinderea omologării acestui tip a fost ulterior notificată Comisiei prin scrisoarea din 22 mai 2013. În continuare, la 3 iunie 2013, KBA a admis o altă cerere de extindere a omologării aceluiași tip, depusă de Daimler pentru anumite modele din noua clasă B, din clasa A și din clasa CLA.

27. Potrivit Comisiei, cererile de extindere menționate mai sus se refereau, în realitate, la vehiculele de tip 246, 176 și 117, cu privire la care Daimler declarase că a încetat producția în mod voluntar. Din punctul de vedere al Comisiei, extinderile tipului 245G acordate de KBA ar fi permis Daimler să producă și să comercializeze în continuare tipurile de vehicule menționate mai sus, fără ca Daimler să fie obligată să le echipeze cu agentul refrigerant compatibil cu Directiva privind sistemele de climatizare.

28. Comisia a adresat Republicii Federale Germania o cerere de precizări la 10 iunie 2013 și, ulterior, la 27 ianuarie 2014, o scrisoare de punere în întârziere. Prin această din urmă scrisoare, se reproșa autorităților germane că au permis ca, între lunile ianuarie și iunie ale anului 2013, 133 713 vehicule să fie fabricate și comercializate cu încălcarea cerințelor referitoare la omologarea de tip pertinentă, că nu au aplicat sancțiuni producătorului în cauză și că au eludat aplicarea Directivei privind sistemele de climatizare.

29. Republica Federală Germania a răspuns la scrisoarea de punere în întârziere la 26 martie 2014. Cu privire la neconformitatea vehiculelor cu cerințele referitoare la omologarea lor, aceasta a amintit că autoritățile naționale competente dispun de o marjă de apreciere potrivit directivei-cadru și a susținut de asemenea că necesitatea de a respecta principiul proporționalității nu le permitea să adopte măsuri concrete. În plus, Republica Federală Germania a explicat că elementele furnizate de Daimler lăsau să se presupună că utilizarea agentului refrigerant R1234yf constituia un risc în materie de siguranță. În opinia sa, însă, lipsa de conformitate a vehiculelor de tip 246, 176 și 117 avea doar efecte limitate asupra obiectivului de protejare a climei urmărit de Directiva privind sistemele de climatizare. În schimb, în ceea ce privește presupusa eludare a directivei menționate, Republica Federală Germania a susținut că KBA a trebuit să admită cererile de extindere a omologării tipului 245G pentru motivul că această autoritate nu dispunea de nicio marjă de apreciere după verificarea îndeplinirii condițiilor prevăzute de directiva-cadru. În plus, era necesar să se ia în considerare faptul că valabilitatea omologării tipurilor 246, 176 și 117 a încetat în momentul în care Daimler a întrerupt producerea acestora.

30. Ulterior, la 25 septembrie 2014, Comisia a transmis Republicii Federale Germania un aviz motivat în care își menținea criticile expuse în scrisoarea de punere în întârziere.

31. Republica Federală Germania a răspuns prin scrisoarea din 25 noiembrie 2014, în care a reiterat în esență aceleași argumente dezvoltate în răspunsul la scrisoarea de punere în întârziere.

III. Procedura în fața Curții și concluziile părților

32. La 22 decembrie 2016, Comisia a introdus prezenta acțiune. Republica Federală Germania a depus memoriul în apărare la 15 martie 2017. Părțile au depus de asemenea un memoriu în replică și un memoriu în duplică la 26 aprilie 2017 și, respectiv, la 12 iunie 2017.

33. În ședința din 11 ianuarie 2018, Comisia și guvernul german au prezentat observații orale și au răspuns la întrebările Curții.

34. Comisia solicită Curții să constate că Republica Federală Germania a săvârșit o triplă încălcare a obligațiilor care îi revin în temeiul directivei-cadru și al Directivei privind sistemele de climatizare prin aceea că (i) a omis să ia măsurile necesare pentru a restabili conformitatea vehiculelor de tip 246, 176 și 117 cu tipurile omologate (articolele 12 și 30 din directiva-cadru), (ii) nu a luat măsurile necesare pentru executarea sancțiunilor (articolul 46 coroborat cu articolele 5 și 18 din directiva-cadru) și, (iii) la 17 mai 2013, la cererea formulată de Daimler, a admis extinderea omologării tipului de vehicul 245G la vehicule pentru care se acordase anterior o altă omologare de tip și cărora le erau aplicabile noile cerințe prevăzute de Directiva privind sistemele de climatizare, ceea ce, potrivit Comisiei, constituie o eludare a acestei directive. Republica Federală Germania solicită Curții să respingă acțiunea introdusă de Comisie.

IV. Analiză juridică

A. Cu privire la încălcarea articolelor 12 și 30 din directiva-cadru

1. Argumentele părților

35. În cererea sa introductivă, Comisia amintește în primul rând că, potrivit lecturii coroborate a articolului 4 alineatul (2) și a anexei IV la directiva-cadru, precum și a articolului 5 alineatul (4) din Directiva privind sistemele de climatizare, în speță tipurile de vehicule 246, 176 și 117 puteau fi omologate numai cu condiția ca potențialul de încălzire globală al agentului refrigerant utilizat în sistemele lor de climatizare să nu depășească 150. În consecință, din momentul în care producția de vehicule care se încadrează în aceste tipuri a trecut la utilizarea unui agent refrigerant având un potențial de încălzire globală mai mare, noile vehicule produse, al căror număr, potrivit estimării Comisiei, se ridică la 800 000 de unități în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2013 și introducerea acțiunii [6], nu mai erau conforme cu tipul omologat. În aceste condiții, KBA era obligat, potrivit Comisiei, să asigure restabilirea conformității producției și a noilor vehicule produse. În special, această autoritate trebuia, pe de o parte, să garanteze că agentul refrigerant utilizat în producție nu avea un potențial de încălzire globală mai mare de 150 și, pe de altă parte, să asigure că vehiculele de tip 246, 176 și 117, fabricate și comercializate prin utilizarea unui agent refrigerant neautorizat, erau din nou echipate cu un agent refrigerant în conformitate cu cerințele referitoare la tipul omologat. Totuși, deși a fost informat cu privire la o asemenea lipsă de conformitate, KBA nu a adoptat măsurile necesare pentru remedierea acesteia, comportament care, potrivit Comisiei, constituie o încălcare a articolelor 12 și 30 din directiva-cadru [7]. În special, Comisia subliniază că KBA nu numai că nu a

6 Această estimare se bazează pe volumul vânzărilor de vehicule de tip 246, 176 și 117. Diferența față de estimarea precedentă de 133 713 se datorează luării în considerare și a vehiculelor fabricate și comercializate după 26 iunie 2013.

7 De altfel, potrivit Comisiei, lipsa de conformitate există și în prezent. Valabilitatea omologării tipurilor 246, 176 și 117 nu ar fi încetat de fapt la 26 iunie 2013, dat fiind că și vehiculele produse de Daimler după acea dată corespundeau tipurilor menționate, deși tipul 245G a fost extins la aceste vehicule.

retras omologarea de tip, dar nici măcar nu a utilizat una dintre alternativele disponibile, cum ar fi, de exemplu, rechemarea și repararea vehiculelor vizate. Amenințarea de a retrage omologarea efectiv exprimată de KBA nu constituia în mod cert o măsură corespunzătoare potrivit articolelor 12 și 30 din directiva-cadru.

36. Ca răspuns la argumentul autorităților germane potrivit căruia KBA nu putea lua măsuri mai eficiente din cauza îndoielilor exprimate în ceea ce privește utilizarea agentului refrigerant R1234yf în vehiculele de tip 246, 176 și 117, Comisia arată că directiva-cadru nu conține elementele constitutive ale unei excepții sau ale unei justificări în funcție de care statele membre pot deroga de la respectarea cerințelor tehnice armonizate în caz de îndoieli cu privire la caracterul adecvat al acestora din urmă. Dimpotrivă, directiva menționată impune în sarcina statelor membre o obligație necondiționată de a garanta respectarea tuturor cerințelor tehnice în materie de siguranță și de protecție a mediului. O derogare este prevăzută doar în cazul menționat la articolul 29 din directiva-cadru.

37. În memoriul în apărare, Republica Federală Germania contestă în primul rând pretinsa încălcare a articolului 12 din directiva-cadru. Potrivit interpretării sale, verificarea prevăzută de această dispoziție nu s-ar referi la conformitatea vehiculelor respective cu tipul omologat, ci la simpla existență a unor măsuri adecvate în mod abstract pentru a garanta o astfel de conformitate. În cazul în care se presupune că Republica Federală Germania avea obligația să verifice numai respectarea de către Daimler a controlului de calitate a producției, pârâta însăși consideră că nu există niciun indiciu de natură să demonstreze că acest control nu a funcționat, respingând punctul de vedere potrivit căruia o încălcare a verificării sistemului de control al calității ar fi o consecință automată a unei lipse de conformitate.

38. În mod similar, Republica Federală Germania contestă critica referitoare la încălcarea articolului 30 din directiva-cadru. Raționamentul său pornește de la premisa că această normă conferă în mod explicit o marjă de apreciere autorităților competente ale statelor membre. În cazul unei lipse de conformitate, autoritățile respective nu ar fi, prin urmare, obligate să retragă imediat omologarea, ci, dimpotrivă, ar trebui să acționeze în mod progresiv („ia măsurile necesare”) și să procedeze la retragere doar în ultimă instanță („inclusiv, după caz”). Pe scurt, potrivit Republicii Federale Germania, modul de redactare a articolului 30 impune ca intervenția autorității competente să fie conformă cu principiul proporționalității. Pentru acest motiv, nu ar putea fi formulată nicio critică împotriva KBA, care solicitase Daimler să îi prezinte un plan de acțiune cu propuneri în vederea rezolvării problemei, amenințând că va retrage omologarea numai în cazul în care acest lucru nu se va realiza în termenul stabilit. Retragerea nu ar fi putut fi dispusă apoi întrucât Daimler a încetat producerea vehiculelor în discuție înainte de expirarea termenului respectiv.

39. În continuare, ca răspuns la critica formulată de Comisie împotriva KBA, potrivit căreia, într-o primă etapă, acesta a adoptat măsuri în vederea analizării riscurilor care decurg din utilizarea agentului refrigerant R1234yf, Republica Federală Germania subliniază că KBA nu putea să excludă, în acel moment, existența unui risc grav în materie de siguranță în sensul Directivei 2001/95. În această privință, pârâta arată că directiva-cadru nu reglementează ceea ce trebuie să se întâmple cu vehiculele fabricate și comercializate cu o lipsă de conformitate până la retragerea omologării de tip. Nu putea fi invocat nici articolul 32, care prevede rechemarea vehiculelor, întrucât acesta se aplică numai vehiculelor care „prezintă un risc important pentru siguranța rutieră, sănătatea publică sau protecția mediului înconjurător”. În aceste împrejurări, potrivit celor susținute de Republica Federală Germania, nerespectarea conformității vehiculelor de tip 246, 176 și 117 nu presupunea astfel un risc major pentru siguranța rutieră și pentru sănătatea publică și nu producea decât efecte marginale și care nu pot fi măsurate asupra mediului.

40. Potrivit Republicii Federale Germania, în lumina informațiilor de care dispunea, KBA ar fi acționat, așadar, în limitele marjei sale de apreciere, punând în balanță lipsa de conformitate și riscurile în materie de siguranță cu respectarea deplină a principiului proporționalității. Astfel, KBA a studiat situația potențial periculoasă și a efectuat verificări proprii care, deși nu au confirmat necesitatea de a

acționa imediat ca urmare a prezenței unui risc grav în sensul Directivei 2001/95, au evidențiat pericolul de inflamații și de expuneri la fluorura de hidrogen. În continuare, după ce Daimler a anunțat că urma să utilizeze agentul refrigerant R1234yf în vehiculele sale începând cu 20 octombrie 2015, KBA a adresat acestei societăți întrebări în scris referitoare la măsurile de siguranță care ar fi permis o astfel de utilizare. Întrucât a fost satisfăcut de răspunsurile primite, KBA a întrebat, în decembrie 2015, dacă măsurile în discuție puteau fi aplicate și celor 133 713 vehicule deja comercializate, în scopul de a restabili conformitatea lor cu omologarea de tip. Având în vedere răspunsurile furnizate de Daimler, care semnalau problemele legate de eliminarea agentului refrigerant și riscurile considerabile care decurgeau din necesitatea de a modifica unele componente sensibile pe planul siguranței, KBA a mandatat un serviciu tehnic să evalueze fezabilitatea punerii în aplicare a măsurilor de conversie. Întrucât acesta din urmă a informat că o evaluare clară nu era posibilă în lipsa unei proceduri de control complexe, în iulie 2016, KBA a solicitat Daimler informații detaliate cu privire la metoda de evaluare și analiza riscurilor pentru conversia în atelier a vehiculelor vizate. Evaluarea tehnică a analizelor transmise de Daimler, în septembrie 2016, nu a fost încă finalizată. După finalizarea evaluării, KBA ar intenționa, în cazul unui rezultat negativ, să adopte o somație împotriva Daimler în vederea restabilirii conformității.

41. În memoriul în replică, Comisia afirmă în primul rând că articolul 12 din directiva-cadru nu impune doar adoptarea unor măsuri adecvate pentru a identifica o eventuală lipsă de conformitate a producției, ci vizează menținerea conformității producției prin garantarea adoptării măsurilor necesare în cazul în care se constată efectiv astfel de neconformități. În ceea ce privește articolul 30 din directiva-cadru, Comisia susține că observațiile referitoare la proporționalitate expuse de pârâtă nu justifică faptul că aceasta din urmă nu a luat încă împotriva Daimler măsurile necesare pentru restabilirea conformității. Mai precis, faptul că Republica Federală Germania nu a dispus încă restabilirea conformității, limitându-se la a examina posibilitatea adoptării unei somații, ar depăși marja de apreciere conferită de directiva-cadru.

42. Comisia arată de asemenea că articolele 12 și 30 din directiva-cadru nu lasă statelor membre nicio marjă de apreciere în ceea ce privește respectarea cerințelor tehnice armonizate cu ocazia adoptării măsurilor necesare pentru restabilirea conformității. În această perspectivă, potrivit Comisiei, punerea în balanță a repercusiunilor lipsei de conformitate asupra climei și a pretinselor riscuri în materie de siguranță care decurg din utilizarea agentului refrigerant compatibil cu Directiva privind sistemele de climatizare contravine articolelor menționate mai sus.

43. În memoriul în duplică, Republica Federală Germania reiterează că alegerea în ceea ce privește „măsurile necesare” prevăzute la articolul 30 din directiva-cadru în cazul unei lipse de conformitate implică în mod necesar o punere în balanță a tuturor împrejurărilor speței, inclusiv a celor referitoare la siguranță și la sănătatea persoanelor. În esență, KBA și-ar fi exercitat în mod corect puterea de apreciere și ar fi acționat în mod adecvat și eficient.

2. Evaluare

44. Înainte de a examina primul motiv al acțiunii, considerăm că este necesar să formulăm câteva observații introductive succinte care să ilustreze contextul juridic, caracterizat printr-un nivel semnificativ de tehnicitate, care constituie fondul litigiului dedus judecății Curții.

a) Observații introductive

45. Reglementarea care face obiectul prezentei cauze se înscrie în cadrul procesului de armonizare a dispozițiilor naționale privind normele tehnice și omologarea de tip a autovehiculelor inițiat de Comunitatea Economică Europeană în anii ’60, cu obiectivul de a pune în aplicare libera circulație a mărfurilor în sectorul automobilelor. În acest scop, legiuitorul european a adoptat o metodologie care constă în includerea tuturor normelor tehnice privind înmatricularea, vânzarea și introducerea pe

piață a vehiculelor într-o directivă-cadru (inițial, Directiva Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora [8], înlocuită ulterior de directiva-cadru actuală), completată de o serie de acte de reglementare (denumite în continuare „actele de reglementare"), la care directiva-cadru face trimitere [9].

46. Respectarea normelor tehnice armonizate este garantată de directiva-cadru prin intermediul unui control dublu. Primul control are loc înainte de inițierea producției (denumit în continuare „controlul *ex ante*"), în timp ce al doilea are loc după o asemenea inițiere (denumit în continuare „controlul *ex post*"). Controlul *ex ante*, efectuat pe un prototip reprezentativ pentru vehiculul în cauză, constă în verificarea conformității unui astfel de prototip cu normele tehnice armonizate [10]. În cazul în care rezultatul unui astfel de control este pozitiv, statele membre acordă o omologare CE pentru tipul de vehicul în cauză, care are funcția de a oferi producătorului securitatea juridică că toate produsele conforme cu tipul omologat pot fi comercializate în mod legal. Dat fiind că respectarea normelor tehnice armonizate este deja evaluată și certificată cu ocazia omologării, controlul *ex post* este limitat la conformitatea producției și a noilor vehicule produse cu omologarea tipului de vehicul în cauză.

47. Primul motiv invocat de Comisie în prezenta cauză privește exclusiv această din urmă formă de control. Mai precis, Comisia invocă inacțiunea Republicii Federale Germania față de faptul că Daimler, după ce a obținut omologarea tipurilor 246, 176 și 117, a produs vehicule care nu erau pe deplin conforme cu normele tehnice armonizate aplicabile acestor tipuri, întrucât încălcau unul dintre actele de reglementare, și anume Directiva privind sistemele de climatizare. Potrivit Comisiei, în prezența acestei încălcări din partea Daimler, KBA ar fi trebuit să reacționeze, în conformitate cu dispozițiile articolului 12 din directiva-cadru, pentru a restabili conformitatea cu tipul omologat a producției producătorului în cauză și, în conformitate cu dispozițiile articolului 30 din aceeași directivă, pentru a restabili conformitatea cu tipul omologat a vehiculelor deja produse.

48. Având în vedere faptul că Republica Federală Germania a formulat în memoriile sale două obiecții distincte în raport cu cele două dispoziții pretins încălcate, considerăm că este oportun să structurăm în două părți examinarea pe fond a primului motiv.

b) Cu privire la nerestabilirea conformității producției

49. Articolul 12 din directiva-cadru („Măsurile privind conformitatea producției"), al cărui conținut este expus în mod mai detaliat în anexa X la aceeași directivă, prevede o triplă obligație în sarcina statelor membre.

50. Alineatul (1) prevede că, la momentul acordării omologării, statul membru este obligat să adopte „toate măsurile necesare" pentru a verifica dacă producătorul solicitant a luat măsurile necesare pentru a garanta că vehiculele produse sunt conforme cu tipul omologat. Potrivit anexei X, aceste măsuri constau într-o evaluare a sistemelor de management al calității („evaluarea inițială"), în conformitate cu orientările privind planificarea și efectuarea evaluării cuprinse în standardul armonizat ISO 10011 din 1991 [11], și în verificarea obiectului omologării și a controalelor legate de produs („dispoziții referitoare la conformitatea produselor"), în conformitate cu prevederile punctului 2.2 („autoritățile competente să acorde omologarea CE de tip a unui stat membru trebuie să verifice existența reglementărilor și a planurilor de control documentate adecvate, care sunt stabilite de comun acord cu producătorul pentru fiecare omologare, să efectueze la intervale specificate încercările și verificările corespunzătoare pentru a constata continuitatea conformității cu tipul omologat").

8 JO 1970, L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41.

9 A se vedea lista exhaustivă cuprinsă în anexa IV la directiva-cadru.

10 Acest control este prevăzut la articolul 4 din directiva-cadru.

11 A se vedea nota de subsol 1 din anexa X.

51. Alineatul (2) prevede că, ulterior acordării omologării, statul membru trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a verifica, după lansarea producției, dacă măsurile prevăzute la alineatul (1) continuă să fie adecvate și dacă vehiculele continuă să fie conforme cu tipul omologat.

52. Alineatul (3) reglementează ipoteza în care măsurile menționate la alineatul (1) nu se aplică, se abat semnificativ de la cele convenite sau au încetat să mai fie aplicate, precizând că, în acest caz, statul membru respectiv este obligat să ia măsurile necesare, inclusiv retragerea omologării de tip, pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect.

53. Argumentația dezvoltată de Republica Federală Germania în memoriul în apărare privește numai alineatul (1) al articolului 12. În această privință, pârâta susține că natura obligației impuse statelor membre prin acest alineat este diferită de cea descrisă în cererea introductivă a Comisiei. Mai precis, statele membre nu ar fi obligate să garanteze inexistența unei lipse de conformitate a vehiculelor produse, ci doar să verifice existența unor măsuri adecvate pentru garantarea conformității producției. În opinia Republicii Federale Germania, nimic nu i s-ar putea reproșa, întrucât nu ar exista nicio dovadă a faptului că în speță controlul de calitate efectuat de Daimler nu a funcționat. Dimpotrivă, KBA ar fi fost informat încă de la început cu privire la prezența lipsei de conformitate în vehiculele de tip 246, 176 și 117 din cauza utilizării agentului refrigerant R134a în locul agentului refrigerant R1234yf.

54. Nu avem nicio îndoială că alineatul (1) al articolului 12, dacă este examinat în mod individual, poate fi interpretat în sensul indicat de Republica Federală Germania. Totuși, nu se poate ignora faptul că, astfel cum am explicat mai sus, acesta este doar un element al sistemului în ansamblu de control al conformității producției definit la articolul 12.

55. Prin urmare, dacă examinăm dispoziția în discuție în integralitatea sa, reiese în mod clar că ceea ce se solicită statelor membre nu este doar adoptarea unor măsuri adecvate pentru *verificarea* [12] existenței unor abateri de la conformitatea producției, ci adoptarea măsurilor necesare pentru *restabilirea* [13] conformității acesteia.

56. După cum a arătat succint Comisia în memoriul său în replică, principala dovadă a acestui fapt se regăsește în textul articolului 12 alineatul (3). Obligația de a adopta „toate măsurile necesare” impusă, la alineatul menționat, în sarcina statelor membre are drept simplă condiție prealabilă constatarea existenței abaterilor menționate mai sus, („[î]n cazul în care […] constată că măsurile menționate la alineatul (1) nu se aplică, se abat semnificativ de la măsurile sau planurile de control convenite sau au încetat să mai fie aplicate”), în timp ce obiectul său este fără îndoială restabilirea efectivă a conformității producției („a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect”).

57. În aceste condiții, nu există nicio îndoială că trebuie să se considere că articolul 12 a fost încălcat în speță. Astfel, neaplicarea de către Daimler, începând cu 1 ianuarie 2013, a măsurilor necesare pentru a garanta conformitatea producției vehiculelor din tip omologat 246, 176 și 117 ar fi trebuit să determine KBA, în calitate de autoritate competentă, să adopte toate măsurile necesare pentru restabilirea conformității.

58. În opinia noastră, primul aspect al primului motiv al acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, referitor la încălcarea articolului 12 din directiva-cadru de către Republica Federală Germania, trebuie, așadar, să fie admis.

12 Sublinierea noastră.

13 Sublinierea noastră.

c) Cu privire la nepunerea în conformitate a vehiculelor deja produse

59. Articolul 30 din directiva-cadru („Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate neconforme cu tipul omologat”) reglementează ipoteza în care sistemul de control al conformității producției nu a funcționat corect, cu consecința că vehiculele produse de producător nu sunt conforme cu tipul omologat. În acest caz, articolul în discuție prevede că statul membru care a acordat omologarea este obligat să ia măsurile necesare pentru a restabili conformitatea cu tipul omologat, inclusiv retragerea omologării de tip.

60. Amintim în primul rând că problema referitoare la încălcarea articolului 30 din directiva-cadru se pune în speță în legătură cu cele 133 713 vehicule de tip 246, 176 și 117 produse și introduse pe piață de Daimler între 1 ianuarie și 26 iunie 2013 (sau, potrivit Comisiei, cu cele aproximativ 800 000 de vehicule produse și comercializate între 1 ianuarie 2013 și data introducerii acțiunii), în pofida faptului că nu erau conforme cu omologarea de tip din cauza utilizării agentului refrigerant R134a în locul agentului refrigerant compatibil cu Directiva privind sistemele de climatizare (R1234yf). Cauza neconformității acestor vehicule constă în faptul că Daimler avea convingerea, și a informat KBA în acest sens, că utilizarea agentului refrigerant R1234yf implică un risc serios în materie de siguranță.

61. Părțile nu contestă faptul că reacția KBA în ceea ce privește lipsa de conformitate, descrisă la punctele 24 și 25 din prezentele concluzii, nu a dus la adoptarea niciuneia dintre măsurile de restabilire a conformității prevăzute de norma de drept german care transpune articolul 30 din directiva-cadru (articolul 25 din EG-FGV), cum ar fi retragerea omologării, rechemarea și repararea vehiculelor vizate sau impunerea unor dispoziții secundare. Dimpotrivă, după ce a amenințat inițial că va retrage omologarea (cu acordarea unui termen pentru remedierea neconformității), KBA s-a limitat la a deschide un dialog cu Daimler pentru a verifica posibilitatea de dezvoltare a unor soluții tehnice care să permită utilizarea agentului refrigerant R1234yf în vehiculele vizate, fără riscuri în materie de siguranță [14].

62. Potrivit Republicii Federale Germania, această reacție a KBA ar fi fost impusă de cerința de a acționa în conformitate cu principiul proporționalității, care ar reieși din însuși modul de redactare a articolului 30 din directiva-cadru („măsurile necesare”). În aceste condiții, retragerea omologării, care, în orice caz, nu ar fi impusă de această dispoziție („inclusiv, după caz”), ar fi constituit, în opinia pârâtei, un răspuns disproporționat, având în vedere caracterul relativ minor al lipsei de conformitate a vehiculelor de tip 246, 176 și 117.

63. Pentru a stabili dacă Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 30 din directiva-cadru, este necesar să se verifice în primul rând dacă aceasta dispune, potrivit acestui articol, de o marjă de apreciere și eventual care este întinderea acestei marje.

64. Or, chiar admițând că trimiterea generală la „*măsurile necesare* [15] […] pentru a se asigura că vehiculele […] produse […] sunt aduse în conformitate cu tipul omologat” implică faptul că dispoziția supusă examinării conferă autorităților competente ale statelor membre o marjă de apreciere în alegerea măsurii care trebuie adoptată, suntem de acord cu Comisia că o astfel de marjă nu permite autorităților menționate mai sus să aleagă în afara evantaiului de măsuri *adecvate pentru a restabili conformitatea* [16].

65. Această concluzie este susținută, în opinia noastră, de două observații principale.

14 O somație veritabilă privind restabilirea conformității vehiculelor în discuție a fost adoptată, în schimb, abia la 23 martie 2017, cu alte cuvinte după aproximativ trei luni de la introducerea acțiunii de către Comisie. În consecință, aceasta nu este relevantă în prezenta procedură.

15 Sublinierea noastră.

16 Sublinierea noastră.

66. Prima observație se referă la modul de redactare a articolului 30. Astfel, deși în contexte diferite de cel al directivelor în discuție, Curtea a stabilit deja că utilizarea formulării „măsurile necesare”, fără alte precizări cu privire la conținutul concret al măsurilor care trebuie adoptate pentru a asigura atingerea obiectivului stabilit, ceea ce, de altfel, nu este în mod cert neobișnuit în redactarea actelor legislative ale Uniunii, permite statelor membre să aleagă măsura care trebuie adoptată *numai dintre cele care permit atingerea obiectivului respectiv* [17].

67. A doua observație, de importanță și mai mare, se întemeiază, astfel cum în mod corect a subliniat Comisia în memoriul său în replică, pe faptul că a recunoaște autorităților competente ale statelor membre o marjă de apreciere mai amplă, care să nu ia în considerare atingerea obiectivului de restabilire a conformității cu tipul omologat, ar echivala cu o privare *de orice efect util* [18] a sistemului uniformizat de omologare definit de dispozițiile coroborate ale directivei-cadru și ale actelor de reglementare. Existența unei astfel de marje de apreciere ar presupune astfel ca autoritățile naționale competente să aibă posibilitatea, atunci când se confruntă cu o lipsă de conformitate, să evalueze importanța pe care o acordă respectării cerințelor tehnice în discuție în lumina împrejurărilor de fapt și să decidă în consecință dacă să acționeze sau nu în vederea restabilirii conformității vehiculelor vizate cu tipul omologat. Or, o interpretare care are drept efect să lase aceste autorități naționale să decidă care dintre cerințele tehnice cuprinse în actele de reglementare trebuie să fie respectate ar anihila efectul util al sistemului uniformizat de omologare, întrucât un asemenea efect util depinde de respectarea *tuturor* [19] cerințelor tehnice armonizate cuprinse în actele de reglementare enumerate în anexa IV la directiva-cadru.

68. Pe scurt, o interpretare corectă a articolului 30 din directiva-cadru, care să țină seama atât de modul de redactare a dispoziției în discuție, cât și de efectul util al acesteia, trebuie să recunoască faptul că marja de apreciere acordată autorităților naționale trebuie să ia în considerare obligația de a atinge rezultatul stabilit, și anume restabilirea conformității vehiculelor vizate cu tipul omologat.

69. În speță, deși este adevărat că impunerea unei retrageri a omologării nu trebuia considerată obligatorie în sensul dispoziției supuse examinării, este de asemenea indiscutabil că normele naționale de transpunere a articolului 30 din directiva-cadru ofereau un evantai amplu de măsuri care ar fi permis restabilirea conformității vehiculelor vizate cu tipurile omologate 246, 176 și 117 (de exemplu rechemarea și repararea vehiculelor și impunerea trecerii la agentul refrigerant R1234yf cu titlu de dispoziție secundară). În aceste condiții, formularea „măsurile necesare” nu obliga KBA să aleagă o *măsură specifică* dintre cele prevăzute, însă îi impunea să aleagă *una dintre acestea* [20].

70. Argumentele pârâtei în ceea ce privește necesitatea de a pune în balanță cerința de a atinge obiectivul de restabilire a conformității, prin conversia vehiculelor vizate la agentul refrigerant R1234yf, și riscurile în materie de siguranță care decurg din utilizarea acestui agent refrigerant în vehiculele de tip 246, 176 și 117 nu pot, în opinia noastră, să pună în discuție o astfel de concluzie. Cu alte cuvinte, neîndeplinirea obiectivului de restabilire a conformității nu poate fi justificată nici de necesitatea, invocată de Republica Federală Germania, de a efectua verificări referitoare la riscurile în materie de siguranță menționate mai sus.

17 Sublinierea noastră. A se vedea, în ceea ce privește articolul 4 din Directiva 75/442/CE a Consiliului din 15 iulie 1975 privind deșeurile („Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că deșeurile se recuperează sau se elimină fără a periclita sănătatea oamenilor și fără a utiliza procese sau metode care ar putea fi dăunătoare pentru mediu […]”), Hotărârea din 26 aprilie 2007, Comisia/Italia (C-135/05, EU:C:2007:250, punctul 37).

18 Sublinierea noastră.

19 Sublinierea noastră.

20 Sublinierea noastră.

71. Arătăm, în această privință, că raționamentul pârâtei pornește de la premisa potrivit căreia considerentele referitoare la siguranța vehiculelor sunt „de altă natură” decât cele prevăzute de cerințele tehnice armonizate menționate în actele de reglementare enumerate în anexa IV. Acest aspect se deduce în special din afirmația cuprinsă în memoriul în duplică, potrivit căreia argumentele Comisiei ar face să prevaleze „respectarea formală nelimitată” a acestor cerințe tehnice asupra protecției sănătății și a vieții persoanelor.

72. Această premisă este, în opinia noastră, eronată și, prin urmare, invalidează în mod inevitabil argumentele pârâtei.

73. Considerăm astfel că este neîndoielnic că protejarea siguranței coincide, în principiu, cu îndeplinirea cerințelor tehnice cuprinse în dispozițiile actelor de reglementare. Acest aspect reiese foarte clar din lectura considerentului (3) al directivei-cadru, potrivit căruia actele de reglementare trebuie să aibă drept obiectiv asigurarea unui nivel ridicat de siguranță rutieră și de protecție a sănătății. Aceste cerințe, departe de a fi condiții pur formale a căror nerespectare poate fi justificată de alte preocupări legate de siguranță, precizează în mod exhaustiv preocupările referitoare la siguranță care, potrivit aprecierii legiuitorului Uniunii, trebuie sau pot fi luate în considerare în această privință [21].

74. Dacă actele de reglementare au stabilit deja nivelul de siguranță considerat adecvat, statele membre nu pot, în mod cert, să invoce motive întemeiate pe siguranță pentru a justifica nerespectarea dispozițiilor acestor acte.

75. Prin urmare, KBA nu poate invoca necesitatea de a efectua verificări privind riscurile în materie de siguranță legate de utilizarea agentului refrigerant cu un potențial de încălzire globală mai mic de 150 (R1234yf) pentru a justifica faptul că nu a luat măsurile necesare pentru a remedia nerespectarea de către Daimler a cerinței tehnice care impunea folosirea acestui agent refrigerant, cuprinsă în articolul 5 alineatul (4) din Directiva privind sistemele de climatizare. De aici rezultă în mod necesar că, în aceste împrejurări, comportamentul adoptat de Republica Federală Germania a constituit o încălcare a articolului 30 din directiva-cadru.

76. În opinia noastră, această concluzie nu poate fi modificată de faptul că, în memoriul său în apărare, Republica Federală Germania susține că utilizarea agentului refrigerant R1234yf în vehiculele produse de Daimler era de natură să creeze o situație de risc incompatibil cu Directiva 2001/95/CE.

77. Considerăm astfel că Directiva 2001/95 nu este aplicabilă în speță. Acest aspect reiese în mod clar din trimiterea cuprinsă în considerentul (17) al directivei-cadru, potrivit căreia această directivă cuprinde un set de „cerințe specifice privind siguranța” în înțelesul articolului 1 alineatul (2) din Directiva 2001/95. Acest din urmă articol, prin prevederea că „[î]n cazul în care produsele sunt supuse unor cerințe de siguranță specifice impuse de legislația comunitară, prezenta directivă se aplică *numai aspectelor și riscurilor sau categoriilor de riscuri care nu sunt acoperite de acele cerințe* [22]”, definește Directiva 2001/95 drept *lex generalis*, care poate fi aplicată numai atunci când nu se aplică *lex specialis*, constituită din dispozițiile coroborate ale directivei-cadru și ale actelor de reglementare.

21 După cum rezultă din considerentul (2) al directivei-cadru, armonizarea instituită prin coroborarea directivei-cadru și a actelor de reglementare are un caracter exhaustiv („În vederea constituirii și funcționării pieței interne a Comunității, se impune înlocuirea sistemelor de omologare ale statelor membre cu o procedură de omologare comunitară bazată pe principiul *armonizării complete*”). A se vedea în acest sens Hotărârea din 20 martie 2014, Comisia/Polonia (C-639/11, EU:C:2014:173, punctele 34 și 35).

22 Sublinierea noastră.

Totuși, aceste din urmă acte conțin o cerință tehnică [sau, pentru a folosi termenii utilizați în considerentul (17), o cerință de siguranță] referitoare la utilizarea agentului refrigerant, și anume cea prevăzută la articolul 5 alineatul (4) din directiva-cadru, și, prin urmare, se aplică în locul Directivei 2001/95[23].

78. În sfârșit, este necesar să facem o precizare.

79. Atât în cadrul procedurii scrise, cât și în ședință, părțile au discutat cu privire la comportamentul pe care KBA ar fi trebuit să îl adopte pentru a ține seama de preocupările privind siguranța exprimate de Daimler, fără a încălca articolul 30 din directiva-cadru.

80. În această privință, suntem de acord cu Comisia în ceea ce privește faptul că, în acest caz, KBA s-ar fi putut prevala doar de posibilitatea acordată statelor membre de articolul 29 din directiva-cadru.

81. Acest articol, cuprins în capitolul XII din directiva-cadru („Clauzele de salvgardare”), permite statelor membre să ia în considerare riscurile pentru siguranța rutieră, pentru sănătatea publică și pentru mediu, care sunt rezultatul unor lacune în directivele speciale relevante sau al aplicării incorecte a cerințelor tehnice conținute de acestea, fără însă a le autoriza să deroge în mod unilateral de la cerințele tehnice menționate mai sus.

82. Mai precis, acesta prevede că statele membre pot refuza, pentru o perioadă de maximum șase luni, să înmatriculeze vehicule sau să permită vânzarea sau punerea lor în exploatare atunci când (i) vehiculele vizate sunt conforme cu cerințele tehnice prevăzute de directivele speciale, (ii) există un risc „serios” pentru siguranța rutieră, pentru mediu sau pentru sănătatea publică și (iii) este urmată o procedură de informare specială care implică atât celelalte state membre, cât și Comisia.

83. În orice caz, chiar dacă Republica Federală Germania ar fi invocat aplicarea acestei dispoziții (*quod non*), pare evident că niciuna dintre condițiile menționate mai sus nu ar putea fi considerată ca fiind îndeplinită în speță.

84. Prin urmare, apreciem că și al doilea aspect al primului motiv al acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor trebuie să fie admis.

B. Cu privire la încălcarea articolului 46 din directiva-cadru

1. Argumentele părților

85. În cererea sa introductivă, Comisia invocă încălcarea de către Daimler a articolelor 5 și 18 din directiva-cadru. În această privință, Comisia amintește în primul rând faptul că articolul 5 prevede că producătorul este obligat să garanteze că sunt respectate în permanență cerințele care au stat la baza omologării vehiculelor corespunzătoare. Cu toate acestea, începând cu luna ianuarie a anului 2013, tipurile 246, 176 și 117 nu au mai fost fabricate în conformitate cu omologarea acestora. În plus, Comisia amintește că dispozițiile coroborate ale articolului 18 alineatul (1) și ale anexei IX la directiva-cadru prevăd că producătorul eliberează un certificat de conformitate pentru un vehicul finit numai atunci când vehiculul în cauză este „produs în conformitate cu tipul de vehicul omologat”. Rezultă, în opinia Comisiei, că un producător nu poate elibera un certificat de conformitate în cazul în care conformitatea vehiculului vizat cu tipul omologat, astfel cum este atestată de certificat, nu subzistă. Cu toate acestea, având în vedere că, începând cu luna ianuarie a anului 2013, vehiculele de

23 În ședință, pentru a da un exemplu de risc în materie de siguranță cu privire la care s-ar aplica, în schimb, dispozițiile Directivei 2001/95 și în special noțiunea „produs sigur” definită la articolul 2 alineatul (1) litera (b), Comisia a menționat cazul pedalei de accelerație care nu funcționează. Dat fiind că nu există cerințe tehnice privind fabricația pedalei de accelerație în actele de reglementare, într-o astfel de situație s-ar aplica Directiva 2001/95.

tip 246, 176 și 117 nu mai erau conforme cu tipul omologat, declarația subscrisă de Daimler, care figurează în certificatul de conformitate eliberat pentru vehicule de acest tip, nu corespundea realității. În aceste împrejurări, Comisia amintește că articolul 46 din directiva-cadru prevede că fiecare stat membru este obligat să determine, în dreptul său intern, sancțiuni „efective, proporționale și cu efect de descurajare”, aplicabile în caz de nerespectare de către producători a dispozițiilor acestei directive. Dat fiind că, în opinia Comisiei, KBA nu a luat nicio măsură de sancționare împotriva Daimler, această omisiune constituie o încălcare a articolului 46 din directiva-cadru.

86. În memoriul în apărare, Republica Federală Germania contestă încălcarea articolului 46 din directiva-cadru. În această privință, pârâta precizează că nu vor putea fi aplicate sancțiuni decât în cazul în care KBA adoptă o somație la finalizarea evaluării tehnice menționate mai sus, iar Daimler nu respectă această somație.

87. În memoriul în replică, Comisia se limitează la a sublinia în această privință că obligația de a impune sancțiuni prevăzută la articolul menționat este aplicabilă independent de încălcarea articolelor 12 și 30 din directiva-cadru.

2. Evaluare

88. A doua încălcare reținută în sarcina Republicii Federale Germania privește obligația de a sancționa orice încălcare a dispozițiilor directivei-cadru și în speță a articolelor 5 și 18. Pe scurt, aceste dispoziții impun în sarcina producătorului obligația de a asigura că producția de vehicule este în permanență conformă cu cerințele tehnice a căror respectare a condiționat omologarea sa și, respectiv, obligația de a elibera un certificat de conformitate pentru fiecare vehicul fabricat în conformitate cu tipul omologat.

89. Arătăm în primul rând că nici în memoriul în apărare, nici în memoriul în duplică prezentate de Republica Federală Germania în cursul procedurii scrise nu se contestă faptul că Daimler nu și-a îndeplinit obligațiile prevăzute la articolele 5 și 18 din directiva-cadru, împrejurare care, de altfel, pare să reiasă în mod neechivoc din cadrul factual supus examinării. În aceste condiții, nu vom mai insista asupra acestui aspect și vom trece imediat la examinarea problemei dacă se poate considera că în speță comportamentul Republicii Federale Germania constituie o încălcare a articolului 46 din directiva-cadru.

90. În această privință, amintim că prima teză a acestei dispoziții prevede că statele membre sunt obligate să determine în dreptul lor național sancțiunile care trebuie aplicate în caz de nerespectare a dispozițiilor directivei-cadru și ale actelor de reglementare. În opinia noastră, pârâta a îndeplinit această obligație, având în vedere faptul că articolul 37 din EG-FGV prevede că încălcările menționate la articolul 46 din directiva-cadru trebuie să fie sancționate ca încălcări ale dreptului național.

91. Nu se poate afirma același lucru în ceea ce privește a doua teză a acestei dispoziții, care impune statelor membre să ia toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea unor sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare. Astfel, din dosarul cauzei reiese că, față de încălcarea articolelor 5 și 18 din directiva-cadru, KBA nu a aplicat *nicio* sancțiune [24] producătorului Daimler. O astfel de inacțiune constituie fără îndoială o încălcare a articolului 46 din directiva-cadru.

92. Argumentele în sens contrar invocate în apărare de Republica Federală Germania nu sunt convingătoare.

24 Sublinierea noastră. Pentru acest motiv, considerăm că este evident faptul că nu este necesar să amintim, astfel cum procedează Comisia în cererea sa introductivă, criteriile elaborate de jurisprudență pentru a stabili dacă sancțiunile aplicate de statele membre în cazul unor încălcări ale dreptului Uniunii au caracter efectiv, proporțional și disuasiv.

93. Potrivit acestor argumente, KBA ar urma să aplice sancțiunile prevăzute la articolul 46 din directiva-cadru doar la finalizarea evaluării tehnice a riscurilor legate de conversia la agentul refrigerant R1234yf a vehiculelor deja produse și comercializate care sunt afectate de lipsa de conformitate, în cazul în care o somație privind conversia vehiculelor menționate mai sus ar fi adoptată, însă nu ar fi respectată. Republica Federală Germania pornește astfel de la premisa eronată că neîndeplinirea obligațiilor care îi revin producătorului în temeiul articolelor 5 și 18 din directiva-cadru nu trebuie să fie sancționată în mod autonom, ci numai ca o consecință a faptului că măsurile care vizează restabilirea conformității adoptate de autoritățile competente ale statelor membre în conformitate cu articolele 12 și 30 din directiva-cadru nu au fost puse în aplicare.

94. În opinia noastră, dimpotrivă, este neîndoielnic că obligația de a impune sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare în caz de nerespectare a dispozițiilor directivei-cadru, prevăzută la articolul 46 din directiva-cadru, trebuie să fie aplicată *independent*[25] de obligația de a restabili conformitatea cu tipul omologat, prevăzută la articolele 12 și 30 din directiva-cadru.

95. Astfel cum în mod corect arată Comisia în memoriul său în replică, acest aspect este confirmat de faptul că articolul 46 urmărește, în cadrul sistemului instituit de directiva-cadru, obiective diferite de cele ale articolelor 12 și 30. În timp ce articolele menționate, care protejează respectarea cerințelor tehnice cuprinse în actele de reglementare, servesc la atingerea obiectivelor urmărite de acestea din urmă, și anume, în principal, protecția siguranței rutiere, a sănătății publice și a mediului[26], articolul 46, asigurând o aplicare eficace a sistemului de omologare, servește, în principal, obiectivului de constituire și de funcționare a unei piețe interne caracterizate printr-o concurență loială între producători[27].

96. Deși prezenta cauză demonstrează că o aplicare cumulativă a acestora poate fi avută în vedere în cazul în care nerespectarea unei dispoziții din directiva-cadru are drept efect generarea unei lipse de conformitate, nu se poate, în mod cert, afirma că există un raport de dependență între încălcarea articolelor 12 și 30 și încălcarea articolului 46, astfel încât obligația de sancționare prevăzută de acesta din urmă să se nască numai în cazul nerespectării măsurilor prevăzute de cele dintâi în vederea restabilirii conformității.

97. Prin urmare, KBA ar fi trebuit să sancționeze neîndeplinirea obligațiilor care reveneau în sarcina Daimler în temeiul articolelor 5 și 18 din directiva-cadru prin impunerea unor sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare. Întrucât nu a îndeplinit această obligație de sancționare, trebuie să se constate că Republica Federală Germania a încălcat articolul 46 din directiva-cadru.

98. În opinia noastră, al doilea motiv al acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor trebuie, așadar, să fie admis de Curte.

C. Cu privire la eludarea Directivei privind sistemele de climatizare ca urmare a extinderii omologării tipului 245G

1. Argumentele părților

99. În cererea sa introductivă, referindu-se la articolul 14 din directiva-cadru, Comisia amintește în primul rând că un tip omologat poate fi extins la alte vehicule care se diferențiază de acest tip în cazul în care aceste din urmă vehicule îndeplinesc condițiile juridice cărora le era subordonată acordarea omologării inițiale și pot fi considerate ca făcând parte din acest tip în temeiul criteriilor

25 Sublinierea noastră.

26 A se vedea obiectivele enumerate în considerentul (3) al directivei-cadru.

27 A se vedea obiectivul menționat în considerentul (2) al directivei-cadru.

prevăzute în partea B din anexa II la directiva-cadru. Potrivit Comisiei, aceste condiții nu sunt îndeplinite în prezenta cauză, în care tipul 245G, omologat într-un moment în care Directiva privind sistemele de climatizare nu era încă în vigoare, a fost extins la vehicule care au fost omologate (și fabricate) ca tipuri 246, 176 și 117 când directiva era deja aplicabilă. Astfel, nu ar fi vorba despre o extindere în sensul acestei directive, ci despre o înlocuire a omologării de tip camuflată în extindere și, prin urmare, ar implica o eludare a dreptului Uniunii. Potrivit Comisiei, această concluzie este confirmată de lectura unor dispoziții specifice ale directivei-cadru, și anume articolul 6 alineatul (6), care prevede că un tip deja omologat nu poate face obiectul unei alte omologări, punctul 7 din anexa II și anexele VII și IX. Aceste norme ar exclude astfel posibilitatea unei înlocuiri a omologării. În această privință, Comisia subliniază că funcția extinderii este de a permite adaptarea unui tip de vehicul existent la noile cerințe introduse pentru noile vehicule ca urmare a apariției unor inovații tehnice, iar nu, în schimb, de a adapta cerințele în vigoare pentru un anumit tip de vehicule.

100. În memoriul în apărare, Republica Federală Germania susține că, prin admiterea extinderii tipului 245G preexistent la vehicule pentru care se acordaseră deja omologări cărora li se aplică cerințele Directivei privind sistemele de climatizare, și anume omologările 246, 176 și 117, KBA nu a intenționat să eludeze această directivă. De altfel, potrivit Republicii Federale Germania, producerea tipurilor menționate mai sus a încetat definitiv la 26 iunie 2013. Prin urmare, trebuia să se considere că vehiculele vizate de cererea de extindere a tipului 245G făceau parte din alt tip decât vehiculele omologate ca tip 246, 176 și 117.

101. În orice caz, pârâta subliniază că Directiva privind sistemele de climatizare nu interzice extinderea unei omologări anterioare. Dimpotrivă, obligația ca toate vehiculele să respecte dispozițiile acestei directive la momentul primei lor înmatriculări a intrat în vigoare abia la 1 ianuarie 2017. În plus, Republica Federală Germania subliniază că extinderea este permisă în mod explicit de articolul 45 alineatul (5) din directiva-cadru. În sfârșit, aceasta susține că articolul 6 alineatul (6) din directiva-cadru nu prevede o interdicție absolută de înlocuire a omologării.

102. În memoriul în replică, Comisia arată că vehiculele de tip 246, 176 și 117 produse după 26 iunie 2013 sunt identice din punct de vedere tehnic cu cele fabricate înainte de această dată. Faptul că, începând cu 26 iunie 2013, omologarea acestor vehicule este diferită ar fi, așadar, o chestiune de ordin juridic, iar nu de ordin factual. Pe această bază, Comisia susține că pârâta nu avea dreptul să admită cererea de extindere a tipului 245G prezentată de Daimler, întrucât această cerere privea vehicule care fuseseră deja omologate anterior ca tip 246, 176 și 117. Potrivit Comisiei, prin admiterea cererii prezentate de Daimler, aceasta a încălcat, așadar, articolul 6 alineatul (6) din directiva-cadru.

2. Evaluare

103. Pe scurt, a treia încălcare invocată împotriva Republicii Federale Germania se referă la eludarea Directivei privind sistemele de climatizare, care, potrivit Comisiei, ar fi fost săvârșită prin admiterea cererilor prezentate de Daimler pentru extinderea tipului 245G, care a fost omologat în anul 2008 și, prin urmare, nu era supus obligației de utilizare a unui agent refrigerant compatibil cu directiva menționată mai sus, la vehicule pentru care fuseseră deja acordate alte omologări de tip (246, 176 și 117) și care, în temeiul acestora, erau supuse aplicării Directivei privind sistemele de climatizare. Pârâta contestă punctul de vedere al Comisiei și susține că producerea vehiculelor de tip 246, 176 și 117 a încetat în mod voluntar la 26 iunie 2013.

104. Arătăm în primul rând că, în petitul cererii introductive, Comisia nu a indicat, în ceea ce privește motivul în discuție, dispozițiile specifice ale sistemului uniformizat de omologare despre care susține că au fost încălcate. Totuși, lectura argumentelor dezvoltate de Comisie în memoriile sale sugerează că temeiul juridic al neîndeplinirii invocate este incompatibilitatea admiterii cererii de extindere prezentate de Daimler cu (i) sistemul de control *ex post* prevăzut de directiva-cadru, precum și cu (ii) obiectivul urmărit de aceasta. Prin urmare, vom analiza pe rând cele două aspecte ale motivului în discuție.

105. În cadrul primului aspect, Comisia arată că modalitățile de control *ex post*, care presupun o verificare limitată la conformitatea vehiculului cu tipul omologat, impun în mod necesar ca vehiculele individuale să corespundă exact tipurilor omologate și ca acestea din urmă să fie conforme cu cerințele tehnice în vigoare la data omologării lor. Pentru acest motiv, normele privind omologarea ar prevedea, în primul rând, că unui tip deja omologat nu i se poate acorda o nouă omologare [articolul 6 alineatul (6) din directiva-cadru] [28]. În al doilea rând, acestea ar prevedea atribuirea fiecărui tip omologat a unui număr de identificare, care indică situația juridică în vigoare la momentul omologării și care nu trebuie confundat (punctul 7 din anexa II și anexa VII la directiva-cadru), precum și eliberarea împreună cu fiecare vehicul comercializat a unui certificat de conformitate care să conțină de asemenea informații cu privire la situația juridică menționată mai sus (anexa X la directiva-cadru). Rezultă, potrivit Comisiei, că sistemul de control *ex post* prevăzut de directiva-cadru, în special la articolele 12 și 30, conține în mod implicit o „interdicție de înlocuire a omologării”, care ar fi fost încălcată prin admiterea de către KBA a cererilor prezentate de Daimler.

106. Nu este convingătoare interpretarea dată de Comisie, care a determinat-o să concluzioneze că extinderea tipului 245G solicitată de Daimler ar contraveni normelor fundamentale ale sistemului de control *ex post*, în special articolului 6 alineatul (6) din directiva-cadru, pentru motivul că vehiculele vizate de aceasta făcuseră anterior obiectul altor omologări.

107. De altfel, în opinia noastră, aceasta este contrazisă de însuși modul de redactare a articolului 6 alineatul (6).

108. Astfel, deși este adevărat că pasajul relevant din această dispoziție prevede că producătorul poate depune o singură cerere de omologare, acesta precizează de asemenea că o astfel de interdicție se referă la fiecare „anumit tip de vehicul”. Prin urmare, concluzia la care a ajuns Comisia poate fi acceptată numai dacă se demonstrează că vehiculele vizate de extinderea tipului omologat 245G sunt pe deplin identice, în ceea ce privește criteriile prevăzute în partea B din anexa II la directiva-cadru, cu cele omologate anterior ca tipuri 246, 176 și 117. Astfel, numai în acest caz s-ar putea deduce, așa cum procedează Comisia, că cererea de extindere prezentată de Daimler se referă la un tip de vehicule pentru care se acordase deja o omologare precedentă și, prin urmare, admiterea acesteia de către KBA contravine articolului 6 alineatul (6) din directiva-cadru.

109. Problema descrisă mai sus a făcut obiectul unor dezbateri intense între părți, în special în ședință.

110. În această privință, trebuie să amintim în primul rând că, întrucât această problemă este fundamentală pentru a concluziona cu privire la temeinicia prezentului motiv al acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, sarcina de a dovedi că vehiculele purtând numerele de identificare 246, 176 și 117 fac parte din același tip cu cele vizate de cererea de omologare a tipului 245G revine Comisiei, care trebuie să furnizeze Curții elementele necesare pentru ca aceasta să verifice existența unei neîndepliniri a obligațiilor [29].

28 În memoriul în replică, Comisia prezintă conținutul acestui articol în termeni ușor diferiți, precizând că el ar impune statelor membre să garanteze că nicio omologare de tip nu a fost deja solicitată pentru vehiculele vizate de extindere. Totuși, acest element nu este de natură să invalideze raționamentul care urmează în prezentele concluzii.

29 A se vedea în special Hotărârea din 27 ianuarie 2011, Comisia/Luxemburg (C-490/09, EU:C:2011:34, punctul 49).

111. În continuare, vom explica motivele pentru care, în opinia noastră, Comisia nu și-a îndeplinit această sarcină.

112. Concluzia Comisiei potrivit căreia vehiculele care fac parte din tipul 246, 176 și 117 sunt pe deplin identice cu cele vizate de cererea de extindere a omologării tipului 245G pare să se întemeieze pe identitatea absolută între denumirile comerciale respective și modelele respective. O astfel de dovadă nu este suficientă. Este adevărat că, pentru categoria de vehicule M1[30], „caracteristicile esențiale de construcție și proiectare" ale unui vehicul reprezintă, alături de „producătorul" și de „denumirea de tip dată de producător", unul dinte cele trei elemente esențiale ale noțiunii „tip" în sensul părții B din anexa II la directiva-cadru. Cu toate acestea, astfel cum susține Republica Federală Germania pe baza a numeroase exemple, în cadrul european, de vehicule care au caracteristici de construcție identice sau aproape identice, dar omologate ca tipuri diferite, legiuitorul european, prin reglementarea în vigoare la data faptelor deduse judecății, a intenționat să confere elementului „denumirea de tip dată de producător" o *valoare determinantă*[31] pentru stabilirea sferei unui tip. Rezultă de aici că, inclusiv în cazul în care vehiculele omologate ca tip 246, 176 și 117 ar fi fost în totalitate identice cu cele vizate de extinderea omologării tipului 245G, faptul că, pentru acestea, Daimler a utilizat denumiri de tip *diferite* trebuie considerat suficient, în lumina reglementării aplicabile la momentul respectiv, pentru a concluziona că este vorba despre tipuri de vehicule *diferite*[32].

113. Nu există nicio îndoială cu privire la faptul că implicațiile necesare ale reglementării menționate conferă producătorului o anumită marjă de apreciere. Tocmai din acest motiv, Regulamentul nr. 678/2011 al Comisiei din 14 iulie 2011 de înlocuire a anexei II și de modificare a anexelor IV, IX și XI la directiva-cadru (denumit în continuare „Regulamentul nr. 678/2011") a eliminat „denumirea de tip dată de producător"[33] din lista caracteristicilor esențiale ale noțiunii de tip.

114. Prin urmare, trebuie să se considere, asemenea Republicii Federale Germania, că reglementarea aplicabilă în speță acordă, în fapt, producătorului posibilitatea de a decide sfera noțiunii de tip.

115. Apreciem că, în lumina celor de mai sus, Comisia nu a demonstrat suficient că vehiculele omologate ca tip 246, 176 și 117 sunt identice cu cele vizate de cererea de extindere a tipului 245G și că, în consecință, admiterea acestor cereri de către KBA contravine sistemului de control *ex post* prevăzut de directiva-cadru și în special interdicției de înlocuire a omologării prevăzute la articolul 6 alineatul (6).

116. În cadrul celui de al doilea aspect al prezentului motiv, Comisia susține că admiterea cererii de extindere a omologării prezentate de Daimler ar fi incompatibilă cu obiectivele directivei-cadru, în special cu cel de garantare a faptului că noile vehicule asigură un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Respectarea efectivă a cerințelor care garantează acest nivel de protecție, și anume cele cuprinse în actele de reglementare enumerate în anexa IV la directiva-cadru, ar fi astfel

30 Categoria M1 este cea din care fac parte vehiculele vizate de cererile de extindere a tipului 245G. În conformitate cu partea A din anexa II la directiva-cadru, care definește categoriile de vehicule, această categorie desemnează vehiculele „proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, care au cel mult opt locuri pe scaune, în afara scaunului conducătorului auto".

31 Sublinierea noastră.

32 Sublinierea noastră.

33 Trebuie să precizăm că noua versiune a anexei II nu se aplică speței deduse judecății, în care tipul care face obiectul cererii de extindere a fost omologat în 2008, întrucât articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 678/2011 prevede fără echivoc că regulamentul se aplică numai tipurilor de vehicule omologate începând cu 29 octombrie 2012. Pentru a detalia cele deja menționate în text, precizăm că, potrivit versiunii anexei II aplicabile situației de fapt din speță, un „tip" constă în vehicule care nu diferă între ele în ceea ce privește cel puțin producătorul, denumirea de tip dată de producător și caracteristicile esențiale de construcție și de proiectare: șasiu/podea (diferențe evidente și fundamentale) și motor (cu ardere internă/electric/hibrid). Versiunea actuală, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul nr. 678/2011, prevede, în schimb, că un „tip" de vehicul constă în vehicule care au în comun denumirea societății producătorului și concepția și modul de asamblare a părților principale ale structurii caroseriei (în cazul unei caroserii autoportante).

compromisă, potrivit Comisiei, în cazul în care directiva în discuție ar autoriza extinderea la anumite vehicule de un tip căruia i se aplică cerințe tehnice care implică un grad de protecție a siguranței și a mediului mai puțin ridicat decât cele aplicabile tipului din care fac parte vehiculele menționate mai sus în temeiul unei omologări precedente.

117. În această privință, precizăm că, în opinia noastră, obiectivele directivei-cadru în ceea ce privește siguranța și protecția mediului se pot opune admiterii cererilor de extindere a tipului 245G numai în cazul în care această concluzie este susținută de elemente care pot fi deduse din dispozițiile aceleiași directive sau din cele ale actelor de reglementare aferente. De altfel, este rezonabil să se prezume că legiuitorul european, atunci când legiferează în materii caracterizate printr-un nivel ridicat de tehnicitate precum în speță, reglementează aspectele fundamentale ale acestora prin recurgerea la dispoziții specifice și precise.

118. Prin urmare, trebuie să se pună întrebarea dacă dispozițiile privind extinderea omologării (din directiva-cadru) sau cele privind aplicarea cerinței tehnice referitoare la utilizarea unui agent refrigerant cu un potențial de încălzire globală mai mic de 150 (din Directiva privind sistemele de climatizare) trebuie interpretate în sensul că admiterea cererii de extindere a omologării tipului 245G la vehicule care au făcut deja obiectul omologării ca tip 246, 176 și 117 este compatibilă cu obiectivele directivei-cadru în materie de siguranță și de protecție a mediului. Cu alte cuvinte, este necesar să se verifice dacă aceasta din urmă poate admite nu numai un progres, ci și un *regres temporar*[34] în cadrul urmăririi acestor obiective.

119. În opinia noastră, este necesar să se răspundă la această întrebare în mod afirmativ.

120. Amintim în primul rând că dispozițiile privind extinderea omologării, care este definită la articolul 14 din directiva-cadru, figurează în cadrul reglementării mai generale, cuprinsă în capitolul V din aceeași directivă, care se aplică atunci când autoritățile competente ale statelor membre decid că modificările aduse unor vehicule care fac parte dintr-un tip omologat ulterior acordării omologării nu justifică recurgerea la o nouă omologare[35]. Modificările menționate mai sus implică o „extindere” atunci când sunt necesare, în plus față de simpla modificare a datelor din dosarul de omologare, noi inspecții sau încercări, când s-a modificat una dintre informațiile din certificatul de omologare și când intră în vigoare noi cerințe tehnice armonizate aplicabile vehiculelor omologate în discuție.

121. Din modul de redactare a articolului 14 reiese în mod clar că extinderea omologării de tip este o procedură simplificată pe care directiva-cadru o autorizează, de regulă, în cazul în care este necesar să se răspundă intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice aplicabile vehiculelor vizate. Dimpotrivă, nici din articolul 14, nici din orice altă dispoziție a sistemului uniformizat nu rezultă că, astfel cum a repetat Comisia în mai multe rânduri, extinderea solicitată trebuie să *vizeze un progres tehnic*[36] în vederea urmăririi obiectivelor directivei-cadru în materie de siguranță și de protecție a mediului.

122. Comisia nu poate, așadar, să susțină în mod valabil că admiterea unei cereri de extindere precum cele prezentate de Daimler la KBA este incompatibilă cu directiva-cadru doar în temeiul împrejurării că vehiculele au făcut anterior obiectul unor omologări precum cele corespunzătoare tipurilor 246, 176 și 117, care garantau un grad mai ridicat de siguranță și de protecție a mediului prin aplicarea cerinței tehnice privind utilizarea unui agent refrigerant cu un potențial redus de încălzire globală.

34 Sublinierea noastră.

35 A se vedea articolul 13 din directiva-cadru.

36 Sublinierea noastră.

123. În plus, în susținerea acestei concluzii, considerăm că este necesar să amintim că Directiva privind sistemele de climatizare, în urmărirea obiectivului de protejare a mediului prin limitarea emisiilor de gaze fluorurate cu efect de seră, adoptă o *abordare graduală*[37]. Pe lângă faptul că interzice statelor membre să acorde, începând cu 1 ianuarie 2011, noi omologări de tip pentru vehicule echipate cu un agent refrigerant cu un potențial de încălzire globală mai mare de 150, aceasta prevede astfel în mod expres că înmatricularea unor vehicule echipate cu un agent refrigerant incompatibil cu dispoziția menționată mai sus poate fi refuzată de statele membre numai începând cu 1 ianuarie 2017[38]. Introducerea perioadei de tranziție menționate mai sus presupune, prin urmare, că, până la 1 ianuarie 2017, vehiculele care fac parte dintr-un tip omologat înainte de 1 ianuarie 2011 puteau fi echipate în mod legal cu un agent refrigerant incompatibil cu Directiva privind sistemele de climatizare.

124. Din cele de mai sus reiese că, în cazul în care s-ar fi abținut să solicite în prealabil omologările vehiculelor vizate, corespunzătoare tipurilor 246, 176 și 117, și ar fi introdus cereri succesive, Daimler ar fi putut, în temeiul perioadei de tranziție menționate mai sus, să obțină, până la 1 ianuarie 2017, extinderea omologării tipului 245G, al cărui agent refrigerant este incompatibil cu cerințele tehnice în vigoare. Dacă Directiva privind sistemele de climatizare permite un astfel de comportament, ale cărui efecte prejudiciabile asupra obiectivelor de siguranță și de protecție a mediului sunt evidente, nu există nicio îndoială, în opinia noastră, că admiterea cererii de extindere a omologării tipului 245G în speță, al cărei efect prejudiciabil asupra obiectivelor menționate ar fi comparabil sau chiar mai mic, nu trebuie să fie considerată drept o încălcare a acestora, contrar celor susținute de Comisie.

125. Faptul că cererea de extindere a omologării admisă de KBA avea ca obiect un tip omologat înainte de data intrării în vigoare a directivei-cadru (29 aprilie 2009)[39] nu este cu certitudine o dovadă în sens contrar, dat fiind că articolul 45 alineatul (5) din aceeași directivă prevede că intrarea sa în vigoare nu anulează nicio omologare de tip acordată înainte de 29 aprilie 2009 și *nici nu împiedică extinderea omologărilor respective*[40].

126. De altfel, arătăm în această privință că tocmai spețe precum cea supusă examinării au determinat Comisia, după cum a recunoscut aceasta în mod explicit în ședință, să prevadă în Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului din 27 ianuarie 2016 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective[41] că omologările au o durată maximă de cinci ani, fără posibilitate de prelungire[42]. O asemenea dispoziție ar permite astfel să se evite abuzurile în ceea ce privește reglementarea în materia omologării de tip care, în unele cazuri, pot fi săvârșite de producător prin solicitări repetate de extindere a unei anumite omologări sau prin solicitări de extindere prezentate în scopul de a evita aplicarea unor noi cerințe tehnice care implică un grad mai ridicat de siguranță sau de protecție a mediului.

127. În concluzie, considerăm că admiterea de către KBA a cererii de extindere a tipului 245G la vehicule care au fost deja omologate anterior ca tipuri 246, 176 și 117 nu este de natură să contravină nici obiectivelor de siguranță și de protecție a mediului urmărite de directiva-cadru.

128. Prin urmare, considerăm că al treilea motiv al acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor trebuie să fie respins de Curte.

37 Sublinierea noastră.

38 A se vedea articolul 5 alineatul (5) din directiva-cadru.

39 Această dată reiese din dispozițiile coroborate ale articolului 45 alineatul (1) și ale anexei XIX la directiva-cadru.

40 Sublinierea noastră.

41 COM(2016) 31 final.

42 A se vedea articolul 33 din propunere.

V. Concluzie

129. În lumina considerațiilor care precedă, propunem, așadar, Curții să se pronunțe după cum urmează:

– Prin faptul că a omis să ia măsurile necesare pentru a restabili conformitatea vehiculelor de tip 246, 176 și 117 cu tipurile omologate, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 12 și 30 din Directiva 2007/46/CE.

– Prin faptul că a omis să ia măsurile necesare în vederea aplicării sancțiunilor pentru încălcarea de către Daimler a articolelor 5 și 18 din directiva-cadru, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 46 din această directivă.

– Respinge în rest acțiunea.

– Obligă Republica Federală Germania să suporte două treimi din cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană și două treimi din propriile cheltuieli de judecată. Comisia suportă o treime din cheltuielile de judecată efectuate de Republica Federală Germania și o treime din propriile cheltuieli de judecată.