Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
PAOLA MENGOZZIHO
přednesené dne 11. dubna 2018 [1]

Věc C-668/16

Evropská komise
proti

Spolkové republice Německo

„Nesplnění povinnosti státem – Směrnice 2007/46/ES – Odpovědnost vnitrostátních orgánů – Opatření týkající se shody vozidel s technickými požadavky – Vyvažování nedostatku shody s bezpečnostními riziky – Povinnosti výrobců – Sankce – Směrnice 2006/40/ES – Mezní hodnota emisí pocházejících z klimatizačních systémů motorových vozidel – Obcházení směrnice“

1. V projednávané věci podala Evropská komise k Soudnímu dvoru žalobu na základě čl. 258 druhého pododstavce SFEU, jejímž prostřednictvím se domáhá toho, aby bylo určeno, že Spolková republika Německo nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z některých konkrétních ustanovení standardizovaného systému schvalování typu vozidel, zejména článků 12, 30 a 46 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla [2] (dále jen „rámcová směrnice“). Komise mimoto tvrdí, že Spolková republika Německo jednala způsobem, který umožňuje obcházení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/40/ES ze dne 17. května 2006 o emisích z klimatizačních systémů motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/156/EHS [3] (dále jen „směrnice o klimatizačních systémech“).

2. Touto žalobou je Soudní dvůr zejména vyzván k tomu, aby se vyjádřil k prostoru pro uvážení, který je členským státům přiznán rámcovou směrnicí v rámci systému kontroly *ex post* ohledně shody vozidel, k sankcím, které jsou členské státy povinny uložit výrobci, který porušil své povinnosti, jakož i k dosahu pojmu „typ vozidla“, který stanoví rámcová směrnice.

1 – Původní jazyk: italština.

2 – Úř. věst. 2007, L 263, s. 1. V minulosti byl předmětem výkladu Soudního dvora v rámci posouzení opodstatněnosti žaloby na nesplnění povinnosti pouze čl. 4 odst. 3 rámcové směrnice. Viz rozsudky ze dne 20. března 2014, Komise v. Polsko (C-639/11, EU:C:2014:173) a 20. března 2014, Komise v. Litva (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 – Úř. věst 2006, L 161, s. 15.

I. Právní rámec

A. Směrnice o klimatizačních systémech

3. Směrnice o klimatizačních systémech v čl. 5 odst. 4 stanoví: „S účinkem od 1. ledna 2011 přestanou členské státy udělovat ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla vybaveného klimatizačním systémem konstruovaným tak, aby obsahoval skleníkové plyny s potenciálem globálního oteplování vyšším než 150“.

B. Rámcová směrnice

4. Rámcová směrnice v bodě 3 odůvodnění uvádí následující: „[t]echnické požadavky použitelné na systémy, konstrukční části, samostatné technické celky a vozidla je třeba harmonizovat a specifikovat v regulačních aktech. Tyto regulační akty by měly mít především za cíl zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí, energetické účinnosti a ochrany proti neoprávněnému použití“. V první větě bodu 14 odůvodnění rámcová směrnice dále upřesňuje: „Hlavním cílem právních předpisů o schvalování vozidel je zajistit, aby nová vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky uvedené na trh poskytovaly vysokou míru bezpečnosti a ochrany životního prostředí“. Bod 17 odůvodnění této směrnice zní následovně: „Tato směrnice stanoví soubor zvláštních bezpečnostních požadavků ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ze dne 3. prosince 2001 o obecné bezpečnosti výrobků (dále jen „směrnice 2001/95“). Proto je důležité určit ustanovení k zajištění toho, aby výrobce v případě, že vozidlo představuje závažné nebezpečí pro spotřebitele vyplývající z použití této směrnice nebo regulačních aktů uvedených v příloze IV, přijal účinná ochranná opatření, včetně stažení vozidel […]“.

5.

Článek 3 bod 17 definuje „typ vozidla“ následovně: „vozidla určité kategorie, jež se neodlišují alespoň v základních hlediscích uvedených v části B přílohy II. Typ vozidla může zahrnovat varianty a verze vymezené v části B přílohy II“.

6.

Článek 4 odst. 1 stanoví: „Členské státy zajistí, aby výrobci žádající o schválení splnili své povinnosti podle této směrnice“, a poté ve druhém a následně třetím odstavci upřesňuje, že „členské státy schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky této směrnice“, a že „členské státy provedou registraci nebo povolí prodej nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky této směrnice“.

7. Článek 6 odst. 6, který se týká postupů, jež je třeba pro účely ES schválení typu dodržet, stanoví: „Výrobce podává žádost schvalovacímu orgánu. Pro konkrétní typ vozidla lze podat pouze jednu žádost, a to pouze v jednom členském státě. Pro každý typ, který má být schválen, se podává samostatná žádost“.

8.

Článek 12, který se týká opatření na shodnost výroby, v odstavci 1 stanoví, že: „Členský stát, který uděluje ES schválení typu, přijme nezbytná opatření v souladu s přílohou X, aby případně ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, že byla přijata dostatečná opatření k zajištění shody vyráběných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických

celků se schváleným typem“. Odstavec 3 tohoto článku stanoví: „Pokud členský stát, který udělil ES schválení typu, stanoví, že se opatření uvedená v odstavci 1 nepoužívají, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů nebo se přestala používat, ačkoliv výroba není přerušena, přijme tento členský stát nezbytná opatření, včetně odejmutí schválení typu, pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby“.

9. Článek 17 odst. 1 uvádí: „Platnost ES schválení typu vozidla končí v těchto případech:

[…]

b) výroba schváleného vozidla je s konečnou platností dobrovolně ukončena;

[…]“.

10.

Článek 29 odst. 1 první věta stanoví: „Pokud členský stát zjistí, že nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, přestože splňují použitelné požadavky nebo jsou řádně označeny, představují závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo vážně poškozují životní prostředí nebo veřejné zdraví, může nejdéle po dobu šesti měsíců odmítnout taková vozidla zaregistrovat nebo povolit na svém území prodej nebo uvedení do provozu takových vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků“.

11.

Článek 30 odstavec 1 zní: „Pokud členský stát, který udělil ES schválení typu, zjistí, že se nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu neshodují s typem, který tento členský stát schválil, přijme nezbytná opatření včetně, je-li to nezbytné, odejmutí schválení typu, aby byla vyráběná vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedeny ve shodu se schváleným typem. Schvalovací orgán tohoto členského státu uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o přijatých opatřeních“.

12. Článek 32 stanoví:

„1. Pokud je výrobce, jemuž bylo uděleno ES schválení typu vozidla, povinen za použití regulačního aktu nebo směrnice 2001/95/ES stáhnout již prodaná, zaregistrovaná nebo do provozu uvedená vozidla, protože jeden nebo více systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků namontovaných ve vozidle, ať již byly podle této směrnice schváleny či nikoliv, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, neprodleně uvědomí schvalovací orgán, který schválení vozidla udělil.

2. Výrobce navrhne schvalovacímu orgánu soubor vhodných opravných prostředků k odstranění nebezpečí uvedeného v odstavci 1. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená opatření orgánům ostatních členských států.

[…]“

13.

Článek 46 zní následovně: „Členské státy stanoví sankce za porušení této směrnice, a zejména zákazu, který je obsažen v článku 31 nebo z něj vyplývá, a regulačních aktů uvedených v části I přílohy IV a přijmou veškerá nezbytná opatření pro jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi tato ustanovení do 29. dubna 2009 a veškeré jejich následné změny jí oznámí co nejdříve“.

C. Německé právo

14. Článek 7 EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (nařízení o ES schválení typu vozidel, dále jen „EG-FGV“) ze dne 3. února 2011, ve znění článku 4 nařízení ze dne 19. října 2012, stanoví: „ES schválení typu pozbude platnosti, když se nové požadavky stanovené v regulačním aktu stanou závaznými pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel v souladu s čl. 3 odst. 1 směrnice 2007/46/ES a schválení nelze aktualizovat. ES schválení typu pozbude platnosti též okamžikem definitivního ukončení výroby schváleného typu vozidla. Výrobce musí ukončení výroby oznámit Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro motorová vozidla, dále jen ‚KBA‘)“.

15. Článek 25 EG-FGV stanoví:

„(1) Zjistí-li KBA, že se vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky neshodují se schváleným typem, může přijmout nezbytná opatření na zajištění shodnosti výroby se schváleným typem v souladu se směrnicemi 2007/46/ES, 2002/24/ES a 2003/37/ES, které jsou použitelné v závislosti na typu vozidla.

(2) Za účelem odstranění nedostatků a zajištění shody vozidel, která již byla uvedena do provozu, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků může KBA dodatečně přijmout vedlejší opatření.

(3) KBA může schválení typu stáhnout nebo odejmout, v celém rozsahu nebo částečně, zejména pokud je zjištěno, že

1. vozidla vybavená prohlášením o shodě nebo konstrukční části či samostatné technické celky, které spadají pod předepsané označení, se neshodují se schváleným typem,

2. vozidla vybavená prohlášením o shodě nebo konstrukční části či samostatné technické celky představují vážné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, veřejné zdraví nebo životní prostředí,

3. výrobce nedisponuje účinným systémem pro sledování shodnosti výroby nebo jej nepoužívá předepsaným způsobem,

nebo

4. držitel schválení nedodržuje povinnosti vztahující se k tomuto schválení typu“.

II. Skutkový stav a postup před zahájením soudního řízení

16. Směrnice o klimatizačních systémech, která vstoupila v platnost v červenci 2006, zejména stanoví, že klimatizační systémy všech typů vozidel schválených po 1. lednu 2011 musí používat chladivo s potenciálem globálního oteplování nepřesahujícím 150. Směrnice však nestanoví konkrétní typ chladiva.

17. V této souvislosti se evropští výrobci vozidel v rámci procesu mezinárodní normalizace v roce 2009 dohodli na používání chladicí kapaliny s označením R1234yf (dále jen „chladivo R1234yf“). V roce 2012 došlo v důsledku zničení výrobních závodů ve Fukušimě vlivem tsunami k přerušení dodávek této chladicí kapaliny, což vedlo k problémům s účinným uplatňováním ustanovení obsažených ve směrnici o klimatizačních systémech. V reakci na tuto událost a v návaznosti na žádosti vnitrostátních orgánů o objasnění dané situace přijala Komise sdělení, kterým informovala členské státy o tom, že nezahájí řízení pro nesplnění povinnosti z důvodu neshody vozidel se směrnicí, a to alespoň do té doby, než bude chladivo R1234yf opět dostupné, avšak upřesnila, že tato nečinnost nebude v žádném případě

trvat déle než do 31. prosince 2012 [4]. To znamenalo, že po tomto datu výrobci nemohli používat chladicí kapalinu, kterou až do té doby používali, tedy chladicí kapalinu s označením R134a (dále jen „chladivo R134a"), jejíž potenciál globálního oteplování byl výrazně vyšší než limit stanovený směrnicí o klimatizačních systémech [5].

18. Na začátku ledna 2013 se podmínky dostupnosti chladiva R1234yf vrátily do normálního stavu.

19. Ve dnech 3. března 2011, 8. června 2011 a 18. října 2012 KBA, jednající jako německý orgán příslušný ke schvalování vozidel, vyhověl žádosti společnosti Daimler AG (dále jen „Daimler") týkající se schválení nových typů vozidel 246, 176 a 117. Vzhledem k tomu, že tato schválení typu spadala do časové působnosti směrnice o klimatizačních systémech, nemohla být udělena, pokud předmětné typy vozidel nebyly vybaveny chladivem slučitelným s požadavky předmětné směrnice (R1234yf).

20. Následně společnost Daimler vyjádřila pochybnosti o bezpečnosti použití chladiva R1234yf v typech 246, 176 a 117, a z tohoto důvodu oznámila svůj záměr používat od ledna 2013 chladivo R134a místo chladiva R1234yf. Na podzim roku 2012 tato společnost stáhla přibližně 700 vozidel těchto typů a nahradila chladivo R1234yf chladivem R134a.

21. V listopadu 2012, krátce před koncem moratoria stanoveného Komisí, vyzvaly německé orgány Komisi k tomu, aby o šest měsíců prodloužila období neuplatňování požadavků směrnice o klimatizačních systémech, a to vzhledem k nutnosti opětovného ověření bezpečnosti jediného chladiva dostupného na trhu, které je slučitelné s touto směrnicí.

22. Komise proto vyzvala všechny členské státy, aby poskytly informace o dodržování směrnice o klimatizačních systémech na svém území. V odpovědi na tuto žádost německé orgány potvrdily, že pouze jeden výrobce s německým schválením typu (Daimler) vyráběl a prodával vozidla neslučitelná s požadavky na jejich schválení typu.

23. Od ledna do června 2013 společnost Daimler uvedla na trh 133 713 vozidel typů 246, 176 a 117 s použitím chladiva R134a, ačkoli tyto typy byly schváleny po 1. lednu 2011, a mělo v nich tedy být použito chladivo vyhovující ustanovením směrnice o klimatizačních systémech.

24. Dne 3. ledna 2013 vyzvala KBA společnost Daimler k tomu, aby ve lhůtě 15 dnů předložila přijatá opatření, která mají obnovit soulad s touto směrnicí. V reakci na tuto žádost společnost Daimler dne 15. ledna 2013 předložila akční plán, jehož cílem bylo do 15. června 2013 nalézt technické řešení k vyřešení bezpečnostních problémů vyplývajících z používání chladiva R1234yf ve vozidlech této společnosti. Dne 4. března 2013 KBA nařídila společnosti Daimler, aby přijala odpovídající opatření k obnovení shodnosti výroby typů 246, 176 a 117 se směrnicí o klimatizačních systémech. Pokud by společnost Daimler opatření v tomto smyslu nepřijala, hrozila KBA odejmutím schválení typu počínaje dnem 30. června 2013. Dne 26. června 2013 společnost Daimler informovala KBA o tom, že s konečnou platností zanechala výroby typů 246, 176 a 117, neboť nedokázala najít takové technické řešení, které by vyřešilo výše uvedené problémy v oblasti bezpečnosti.

25. Následně KBA v období od 1. ledna 2013 do 26. června 2013 opakovaně vyzval společnost Daimler k tomu, aby přistoupila k obnovení shody u 133 713 vozidel uvedených na trh. Na konci roku 2015 společnost Daimler informovala KBA o tom, že vyvinula nezbytná technická řešení. Komise však upozorňuje na to, že shoda uvedených vozidel se směrnicí o klimatizačních systémech nebyla dosud obnovena ani nebylo odejmuto schválení typu.

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 [Sdělení Komise „Přerušení dodávek základního prvku v mobilních klimatizačních systémech a jeho vliv na uplatňování směrnice 2006/40/ES v automobilovém průmyslu" C(2012)2200 final].

5 – Ze spisu vyplývá, že potenciál globální oteplování tohoto chladiva se blíží hodnotě 3000, a to ve srovnání s limitem 150 stanoveným směrnicí.

26. Dne 17. května 2013 KBA obdržel žádost společnosti Daimler podanou za účelem rozšíření schváleného typu vozidla 245G (vozidlo na stlačený zemní plyn) na nové varianty Třídy B na stlačený zemní plyn. Vzhledem k tomu, že typ 245G byl původně schválen v roce 2008, nevztahovala se na něj povinnost použít chladivo slučitelné se směrnicí o klimatizačních systémech. Rozšíření schválení tohoto typu bylo poté oznámeno Komisi dopisem ze dne 22. května 2013. Následně dne 3. června 2013 KBA vyhověl další žádosti společnosti Daimler o rozšíření stejného schváleného typu v souvislosti s některými modely nové Třídy B, Třídy A a Třídy CLA.

27. Komise má za to, že se předmětné žádosti o rozšíření týkaly vozidel typu 246, 176 a 117, o kterých společnost Daimler tvrdila, že dobrovolně ukončila jejich výrobu. Podle Komise udělení rozšíření typu 245G ze strany KBA umožnilo společnosti Daimler i nadále vyrábět a uvádět na trh zmíněné typy vozidel, a to aniž by společnost Daimler byla povinna vybavit je chladivem slučitelným se směrnicí o klimatizačních systémech.

28. Komise zaslala Spolkové republice Německo dne 10. června 2013 žádost o vyjasnění a následně dne 27. ledna 2014 výzvu dopisem. Ve výzvě dopisem bylo německým orgánům vytýkáno, že připustily, aby v období od ledna do června 2013 bylo 133 713 vozidel vyrobeno a uvedeno na trh v rozporu s požadavky týkajícími se příslušného schválení typu, že dotčenému výrobci neuložily sankce a že obešly uplatňování směrnice o klimatizačních systémech.

29. Spolková republika Německo odpověděla na výzvu dopisem dne 26. března 2014. Pokud jde o nesoulad vozidel s požadavky týkajícími se jejich schválení typu, Spolková republika Německo připomněla, že příslušné vnitrostátní orgány disponují prostorem pro uvážení podle rámcové směrnice, a rovněž uvedla, že nutnost dodržovat zásadu proporcionality jí neumožňovala přijmout konkrétní opatření. Kromě toho Spolková republika Německo uvedla, že informace poskytnuté společností Daimler naznačovaly, že použití chladiva R1234yf představuje bezpečnostní riziko. Podle ní měl navíc nedostatek shody u vozidel typu 246, 176 a 117 pouze omezený dopad na cíl ochrany ovzduší, který sleduje směrnice o klimatizačních systémech. Pokud jde o údajné obcházení této směrnice, Spolková republika Německo uvedla, že KBA byl povinen vyhovět žádostem o rozšíření schválení typu 245G, neboť tento orgán poté, co už jednou ověřil, že podmínky stanovené rámcovou směrnicí byly splněny, nedisponoval žádným prostorem pro uvážení. Kromě toho bylo třeba vzít v úvahu, že platnost schválení typů 246, 176 a 117 skončila v okamžiku, kdy společnost Daimler přerušila jejich výrobu.

30. Komise poté dne 25. září 2014 zaslala Spolkové republice Německo odůvodněné stanovisko, v němž potvrdila výtky uvedené ve výzvě dopisem.

31. Spolková republika Německo odpověděla dopisem ze dne 25. listopadu 2014, ve kterém v podstatě zopakovala stejné argumenty, které uvedla v odpovědi na výzvu dopisem.

III. Řízení před Soudním dvorem a návrhová žádání účastníků řízení

32. Dne 22. prosince 2016 podala Komise projednávanou žalobu. Dne 15. března 2017 předložila Spolková republika Německo žalobní odpověď. Účastníci řízení předložili dne 26. dubna 2017 repliku a dne 12. června 2017 dupliku.

33. Řeči Komise a německé vlády a jejich odpovědi na otázky Soudního dvora byly vyslechnuty na jednání konaném dne 11. ledna 2018.

34. Komise navrhuje, aby Soudní dvůr určil, že Spolková republika Německo ve třech ohledech porušila povinnosti, které pro ni vyplývají z ustanovení rámcové směrnice a směrnice o klimatizačních systémech, i) nepřijala nezbytná opatření pro obnovení souladu vozidel 246, 176 a 117 s jejich schválenými typy (článek 12 a 30 rámcové směrnice), ii) nepřijala nezbytná opatření k uplatňování

sankcí (článek 46 ve spojení s články 5 a 18 rámcové směrnice), iii) dne 17. května 2013 vyhověla žádosti společnosti Daimler o rozšíření schválení typu vozidla 245G na vozidla, pro která již bylo uděleno jiné schválení typu a na která se vztahují nové požadavky směrnice o klimatizačních systémech, čímž podle Komise obešla tuto směrnici. Spolková republika Německo Soudnímu dvoru navrhuje, aby žalobu Komise zamítl.

IV. Právní analýza

A. K porušení článků 12 a 30 rámcové směrnice

1. Argumentace účastníků řízení

35. Ve své žalobě Komise nejprve připomíná, že čl. 4 odst. 2 ve spojení s přílohou IV rámcové směrnice, jakož i čl. 5 odst. 4 směrnice o klimatizačních systémech uvádí, že v projednávaném případě mohly typy vozidel 246, 176 a 117 obdržet ES schválení typu pouze pod podmínkou, že potenciál globálního oteplování chladiva použitého v jejich klimatizačních systémech nepřekročí 150. Z toho důvodu od okamžiku, kdy výroba vozidel těchto typů přešla na používání chladiva, které bylo nadáno vyšším potenciálem globálního oteplování, tak nově vyrobená vozidla, jejichž počet Komise za období od 1. ledna 2013 do podání žaloby [6] odhaduje na 800 000 kusů, již nebyla v souladu se schváleným typem. Za těchto okolností byl KBA podle Komise povinen zajistit obnovení shodnosti výroby a nově vyrobených vozidel. Tento orgán měl zejména zaprvé zaručit, že chladivo použité při výrobě nemá potenciál globálního oteplování vyšší než 150, a zadruhé zajistit, aby typy vozidel 246, 176 a 117, vyrobené a uvedené na trh za použití neschváleného chladiva, byly znovu vybaveny chladivem odpovídajícím požadavkům vztahujícím se k jejich schválenému typu. Nicméně navzdory tomu, že KBA byl o nedostatku shody informován, nepřijal nezbytná opatření ke zjednání nápravy, čímž podle Komise porušil články 12 a 30 rámcové směrnice [7]. Komise zejména zdůrazňuje, že nejenže KBA nepřistoupil k odejmutí schválení typu, ale ani nevyužil žádné z dostupných alternativ, jako například stažení nebo oprava dotčených vozidel. Hrozba odejmutím schválení, kterou KBA učinil, zcela jistě nepředstavovala vhodné opatření podle článků 12 a 30 rámcové směrnice.

36. V reakci na argumentaci německých orgánů, podle které KBA nemohl přijmout účinnější opatření z důvodů pochybností o použití chladiva R1234yf ve vozidlech typu 246, 176 a 117, Komise podotýká, že rámcová směrnice neobsahuje prvky, které by zakládaly výjimku nebo ospravedlnění, na jehož základě se členské státy mohou odchýlit od harmonizovaných technických požadavků v případě, že mají pochybnosti o vhodnosti těchto požadavků. Tato směrnice naopak stanoví členským státům bezpodmínečnou povinnost zajistit dodržování všech technických požadavků týkajících se bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Výjimka je stanovena pouze v případě uvedeném v článku 29 rámcové směrnice.

37. V žalobní odpovědi Spolková republika Německo zpochybňuje v první řadě údajné porušení článku 12 rámcové směrnice. Podle jejího výkladu se ověření, které dané ustanovení vyžaduje, netýká shody se schváleným typem samotných vozidel, ale pouhé existence vhodných opatření, která mohou tuto shodu teoreticky zajistit. Za předpokladu, že Spolková republika Německo byla povinna ověřit pouze dodržování kontroly kvality výroby společnosti Daimler, má žalovaná za to, že neexistuje žádná známka toho, že by taková kontrola nefungovala, čímž odmítá tezi, podle které by porušení povinnosti ověřit systém kontroly kvality bylo automatickým důsledkem existence nedostatku shody.

6 – Tento odhad je založen na objemu prodeje typů 246, 176 a 117. Rozdíl oproti předchozímu odhadu 133 713 kusů vyplývá ze skutečnosti, že v úvahu byla brána i vozidla, která byla vyrobena a uvedena na trh i po 26. červnu 2013.

7 – Nedostatek shody je ostatně podle Komise stále aktuální. Platnost schválení typů 246, 176 a 117 totiž nebyla ukončena dne 26. června 2013, neboť i vozidla, která společnost Daimler vyrobila po tomto datu, odpovídala výše uvedeným typům, třebaže byl na tato vozidla rozšířen typ 245G.

38. Stejně tak Spolková republika Německo zpochybňuje výtku týkající se porušení článku 30 rámcové směrnice. Vychází přitom z toho, že toto ustanovení příslušným orgánům členských států výslovně přiznává prostor pro uvážení. Tudíž tyto orgány nejsou v případě nedostatku shody povinny okamžitě odejmout schválení, ale naopak by měly jednat postupně („přijme nezbytná opatření“) a přistoupit k odejmutí pouze v krajním případě („včetně, je-li to nezbytné“). Stručně řečeno, podle Spolkové republiky Německo znění článku 30 vyžaduje, aby zásah příslušných orgánů byl v souladu se zásadou proporcionality. Z tohoto důvodu není možné učinit žádnou výtku vůči KBA, který si od společnosti Daimler vyžádal předložení akčního plánu s návrhy na vyřešení problému, přičemž pohrozil odejmutím schválení typu pouze v případě, pokud by tento plán nepředložila ve stanovené lhůtě. Odejmutí poté nemohlo být nařízeno z důvodu, že společnost Daimler ukončila výrobu dotčených vozidel před uplynutím této lhůty.

39. V reakci na výtku Komise vznesenou vůči KBA, že nejprve přijal opatření zaměřená na analýzu rizik vyplývajících z použití chladiva R1234yf, Spolková republika Německo zdůrazňuje, že KBA nemohl v té době vyloučit existenci závažného bezpečnostního rizika ve smyslu směrnice 2001/95. V tomto ohledu žalovaná poukazuje na to, že rámcová směrnice nestanoví postup, který je třeba uplatnit do doby odejmutí schválení typu v případě, že vyrobená a na trh uvedená vozidla trpí nedostatkem shody. Ani článek 32, který umožňuje stažení vozidel, nemohl být uplatněn, jelikož tento článek se uplatní pouze na vozidla, která „představují závažné nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí“. Za těchto okolností nedostatek shody u vozidel typu 246, 176 a 117 ve skutečnosti nepředstavoval, jak tvrdí Spolková republika Německo, vyšší nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a veřejné zdraví a měl pouze okrajový a nezměřitelný vliv na životní prostředí.

40. Ve světle dostupných informací jednal KBA podle Spolkové republiky Německo v rámci svého prostoru pro uvážení, neboť přistoupil k vyvažování mezi nedostatkem shody a bezpečnostními riziky, a to při plném dodržení zásady proporcionality. Ve skutečnosti KBA zkoumal potenciálně nebezpečnou situaci a provedl vlastní zkoušky, které ačkoli nepotvrdily potřebu okamžitého jednání z důvodu existence vážného rizika ve smyslu směrnice 2001/95, odhalily nebezpečí vznícení a vystavení se působení fluorovodíku. Následně poté, co společnost Daimler oznámila, že počínaje dnem 20. října 2015 začne používat chladivo R1234yf ve svých vozidlech, KBA adresoval této společnosti písemné otázky týkající se bezpečnostních opatření, která by takovéto použití umožnila. Vzhledem k tomu, že KBA považoval poskytnuté odpovědi za uspokojivé, se v prosinci 2015 dotázal, zda předmětná opatření mohou být použita i na 133 713 vozidel, která byla již uvedena na trh, a to za účelem obnovení jejich shody se schválením typu. S ohledem na odpovědi společnosti Daimler, které zdůraznily problémy s odstraněním chladiva a značná rizika vyplývající z nutnosti upravit prvky, které jsou z hlediska bezpečnosti citlivé, pověřil KBA technickou zkušebnu k tomu, aby posoudila proveditelnost konverzních opatření. Technická zkušebna informovala KBA o tom, že jasné posouzení není bez komplexního kontrolního postupu možné, přičemž KBA si tedy v červenci 2016 od společnosti Daimler vyžádal podrobné informace o způsobu hodnocení a analýzu rizik tovární konverze předmětných vozidel. Technické posouzení analýz, které společnost Daimler předložila v září 2016, ještě nebylo ukončeno. Po ukončení posouzení a v případě negativních závěrů by KBA společnosti Daimler příkazem uložila obnovení shody.

41. Komise v replice nejprve uvádí, že článek 12 rámcové směrnice neukládá pouze přijetí vhodných opatření za účelem zjištění případných nedostatků shodnosti výroby, ale usiluje o zachování shodnosti výroby prostřednictvím zajištění přijetí nezbytných opatření v případě, že jsou tyto nedostatky skutečně zjištěny. Ve vztahu k článku 30 rámcové směrnice Komise tvrdí, že žalovanou rozvinuté úvahy o přiměřenosti neodůvodňují, že žalovaná nepřijela nezbytná opatření k tomu, aby společnost Daimler přiměla k obnovení shody. Konkrétně skutečnost, že Spolková republika Německo dosud nenařídila obnovení shody a pouze zvážila vydání takovéhoto příkazu, překračuje prostor pro uvážení přiznaný rámcovou směrnicí.

42. Komise dále uvádí, že články 12 a 30 rámcové směrnice neponechávají členským státům žádný prostor pro uvážení, pokud jde o dodržování harmonizovaných technických požadavků při přijímání opatření nezbytných pro obnovení shody. Z tohoto pohledu je podle Komise vyvažování mezi dopady nedostatku shody na ovzduší a údajnými bezpečnostními riziky plynoucími z použití chladiva slučitelného se směrnicí o klimatizačních systémech v rozporu s výše uvedenými články.

43. Spolková republika Německo v duplice opakuje, že volba týkající se „nezbytných opatření“, která článek 30 rámcové směrnice vyžaduje v případě nedostatku shody, s sebou nutně přináší i vyvažování všech okolností daného případu, včetně okolností týkajících se bezpečnosti a lidského zdraví. V podstatě lze říci, že KBA jednal jak v souladu s posuzovací pravomocí, tak vhodným a účinným způsobem.

2. Posouzení

44. Před posouzením prvního žalobního důvodu je podle mého názoru třeba učinit několik stručných úvodních poznámek za účelem objasnění právního rámce, který se vyznačuje značnou úrovní techničnosti a stojí na pozadí sporu projednávaného před Soudním dvorem.

a) Úvodní poznámky

45. Právní úprava, která je předmětem projednávané věci, je součástí procesu harmonizace vnitrostátních předpisů týkajících se technických norem a schvalování motorových vozidel, který byl zahájen Evropským hospodářským společenstvím v 60. letech s cílem umožnit volný pohyb zboží v odvětví motorových vozidel. Za tímto účelem unijní normotvůrce zvolil metody sestávající ze začlenění veškerých technických norem týkajících se registrace vozidel, jejich prodeje a uvádění na trh do jedné rámcové směrnice (původně směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [8], později nahrazená současnou rámcovou směrnicí), doplněné řadou regulačních aktů (dále jen „regulační akty“), na které rámcové směrnice odkazuje [9].

46. Dodržování harmonizovaných technických norem je rámcovou směrnicí zaručeno prostřednictvím dvojí kontroly. První kontrola probíhá před zahájením výroby (dále jen „kontrola *ex ante*“), kdežto druhá kontrola probíhá po zahájení výroby (dále jen „kontrola *ex post*“). Kontrola *ex ante*, provedená na reprezentativním prototypu dotčeného vozidla, spočívá v ověření shody tohoto prototypu s harmonizovanými technickými normami [10]. Pokud je výsledek této kontroly kladný, vydají členské státy pro daný typ ES schválení typu, jehož cílem je poskytnout výrobci právní jistotu, že všechny výrobky shodné se schváleným typem mohou být legálně uvedeny na trh. Vzhledem k tomu, že dodržení harmonizovaných technických norem je již posouzeno a osvědčeno v rámci schválení typu, je kontrola *ex post* omezena na shodnost výroby a nová vozidla vyrobená na základě schválení typu předmětného vozidla.

47. První žalobní důvod uvedený v projednávané věci Komisí se týká pouze tohoto druhého způsobu kontroly. Komise zejména namítá nečinnost Spolkové republiky Německo v souvislosti se skutečností, že společnost Daimler poté, co získala schválení typů 246, 176 a 117, vyrobila vozidla, která nebyla zcela v souladu s harmonizovanými technickými normami platnými pro tyto typy, neboť byla v rozporu s jedním z regulačních aktů, a to se směrnicí o klimatizačních systémech. Ve vztahu

8 – Úř. věst. 1970, L 42, s. 1.

9 – Viz taxativní výčet uvedený v příloze IV rámcové směrnice.

10 – Tato kontrola je stanovena v článku 4 rámcové směrnice.

k tomuto porušení ze strany společnosti Daimler měl KBA podle Komise reagovat v souladu s článkem 12 rámcové směrnice, tedy za účelem obnovení shody se schváleným typem výroby u příslušného výrobce a v souladu s článkem 30 této směrnice, tedy s cílem opětovně obnovit shodu se schváleným typem u již vyrobených vozidel.

48. Vzhledem k tomu, že Spolková republika Německo ve svých písemnostech vznesla různé námitky ve vztahu k údajným porušením těchto dvou ustanovení, považuji za vhodné rozdělit posouzení opodstatněnosti prvního žalobního důvodu na dvě části.

b) K neobnovení shodnosti výroby

49. Článek 12 rámcové směrnice („Opatření pro shodnost výroby"), jehož obsah je podrobněji vysvětlen v příloze X této směrnice, ukládá členským státům trojí povinnost.

50. První odstavec stanoví, že v okamžiku udělení schválení je členský stát povinen přijmout „nezbytná opatření" za účelem ověření, že žádající výrobce přijal vhodná opatření k zajištění toho, aby byla vyráběná vozidla v souladu se schváleným typem. Tato opatření podle přílohy X sestávají z posouzení systému řízení jakosti („úvodní posouzení") v souladu s návodem k přípravě a průběhem hodnocení obsaženým v harmonizované normě ISO 10011 z roku 1991 [11] a ověření předmětu schválení a kontroly vztahující se na výrobek (dále jen „pokyny týkající se shodnosti výrobků") v souladu se zněním bodu 2.2 („schvalovací orgán členského státu ověří, že pro každé schválení typu existují s výrobcem dohodnutá uspokojivá opatření a dokumentované plány takových zkoušek, které se budou provádět ve stanovených časových odstupech, nebo přidružených kontrol, které jsou nezbytné pro ověření, že shodnost se schvalovaným typem trvá").

51. Druhý odstavec stanoví, že po udělení schválení typu musí členský stát přijmout nezbytná opatření k ověření, zda jsou opatření uvedená v odstavci 1 i po zahájení výroby nadále dostatečná a zda se vozidla nadále shodují se schváleným typem.

52. Třetí odstavec upravuje situaci, kdy se opatření uvedená v odstavci 1 nepoužívají, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů nebo se přestala používat, přičemž upřesňuje, že členský stát je v takovém případě povinen přijmout nezbytná opatření, včetně odejmutí schválení typu, pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby.

53. Argumentace rozvinutá Spolkovou republikou Německo v žalobní odpovědi se týká pouze prvního odstavce článku 12. V tomto ohledu žalovaná tvrdí, že povaha povinnosti uložené členským státům tímto odstavcem se liší od toho, jak byla v žalobě nastíněna Komisí. Členské státy zejména nejsou povinny zajistit, aby nedocházelo k nedostatkům shody u vyrobených vozidel, ale pouze ověřit existenci vhodných opatření k zajištění shodnosti výroby. Podle Spolkové republiky Německo ji nelze v projednávané věci nic vytýkat, neboť není žádný důkaz o tom, že by kontrola kvality společnosti Daimler nefungovala. Naopak KBA byl od počátku informován o nedostatku shody ve vozidlech typů 246, 176 a 117 v důsledku použití chladiva R134a namísto chladiva R1234yf.

54. Nepochybuji o tom, že pokud by čl. 12 odst. 1 byl posuzován individuálně, mohl by být vykládán tak, jak uvedla Spolková republika Německo. Nicméně nelze přehlédnout, jak bylo uvedeno výše, že se jedná pouze o jednu složku celkového systému kontroly shodnosti výroby stanoveného v článku 12.

11 – Viz poznámka pod čarou 1 v příloze X.

55. Pokud je dotčené ustanovení posouzeno v celém rozsahu, je zřejmé, že od členských států není vyžadováno pouze přijetí vhodných opatření k *ověření*[12] existence rozdílů u shodnosti výroby, nýbrž i přijetí opatření nezbytných pro *obnovení*[13] této shodnosti.

56. Hlavní důkaz pro toto tvrzení se nachází, jak stručně poznamenala Komise v replice, ve znění čl. 12 odst. 3. Povinnost přijmout „nezbytná opatření" uložená členským státům tímto odstavcem má jako pouhý předpoklad ověření existence předmětného rozdílu („pokud […] stanoví, že se opatření uvedená v odstavci 1 nepoužívají, významným způsobem se odchylují od dohodnutých opatření a kontrolních plánů nebo se přestala používat"), kde jejím cílem je bezpochyby účinné obnovení shodnosti výroby („zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby").

57. S ohledem na výše uvedené není pochyb o tom, že v projednávané věci došlo k porušení článku 12. Skutečnost, že společnost Daimler počínaje 1. lednem 2013 neuplatnila vhodná opatření k zajištění shodnosti výroby vozidel schválených typů 246, 176 a 117, měla přimět KBA, jakožto příslušný orgán, k přijetí nezbytných opatření k obnovení této shody.

58. První části prvního žalobního důvodu, který se týká porušení článku 12 rámcové směrnice ze strany Spolkové republiky Německo, je podle mého názoru třeba vyhovět.

c) K neobnovení shody u již vyrobených vozidel

59. Článek 30 rámcové směrnice („vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež se neshodují se schváleným typem") upravuje případ, kdy systém kontroly shodnosti výroby nefungoval adekvátně s tím důsledkem, že vozidla vyrobená výrobcem nejsou shodná s příslušným schváleným typem. V takovém případě předmětný článek stanoví, že členský stát, který udělil schválení typu, přijme nezbytná opatření k obnovení shody se schváleným typem, včetně odejmutí tohoto schválení.

60. V první řadě připomínám, že otázka týkající se porušení článku 30 rámcové směrnice vyvstává v projednávané věci v souvislosti s 133 713 vozidly typů 246, 176 a 117, vyrobenými a uvedenými na trh společností Daimler mezi 1. lednem a 26. červnem 2013 (anebo, jak uvádí Komise, ve vztahu k přibližně 800 000 vozidel vyrobených a uvedených na trh mezi 1. lednem 2013 a datem podání žaloby), ačkoli tato vozidla nebyla z důvodu použití chladiva R134a namísto chladiva slučitelného se směrnicí o klimatizačních systémech (R1234yf) v souladu s jejich schválením typu. Důvod nedostatku shody uvedených vozidel spočívá ve skutečnosti, že společnost Daimler byla přesvědčena, přičemž o tom informovala KBA, že použití chladiva R1234yf představovalo závažné bezpečnostní riziko.

61. Mezi účastníky řízení je nesporné, že reakce KBA ve vztahu k uvedenému nedostatku shody, popsaná v bodech 24 a 25 tohoto stanoviska, nevedla k přijetí žádného opatření k obnovení shody stanoveného příslušným ustanovením německého práva, který provádí článek 30 rámcové směrnice (článek 25 EG-FGV), jako je odejmutí schválení typu, stažení a oprava předmětných vozidel nebo uložení dodatečných povinností. Naopak po počáteční hrozbě odejmutí schválení typu (s uložením příslušné lhůty pro sjednání nápravy nedostatku shody) se KBA omezil na zahájení dialogu se společností Daimler za účelem ověření možnosti vyvinutí technických řešení, která by umožnila použití chladiva R1234yf v dotčených vozidlech bez bezpečnostních rizik[14].

12 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

13 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

14 – Skutečný příkaz týkající se obnovení shody předmětných vozidel byl vydán až dne 23. března 2017, tedy tři měsíce po podání žaloby ze strany Komise. Z toho důvodu není tento příkaz relevantní pro účely projednávané věci.

62. Tato reakce KBA vycházela podle Spolkové republiky Německo z potřeby jednat v souladu se zásadou proporcionality, která vyplývá ze znění článku 30 rámcové směrnice („nezbytná opatření“). Za těchto okolností by odejmutí schválení typu, které se podle uvedeného článku neukládá ve všech případech („včetně, je-li to nezbytné“), podle žalované představovalo nepřiměřenou reakci vzhledem k poměrně menší míře závažnosti, kterou představoval nedostatek shody u vozidel typů 246, 176 a 117.

63. Za účelem určení, zda Spolková republika Německo nesplnila povinnosti, které jí ukládá článek 30 rámcové směrnice, je třeba především ověřit, zda na základě uvedeného článku disponuje prostorem pro uvážení a jaký je případně jeho rozsah.

64. Připustíme-li, že obecný odkaz na „*nezbytná opatření*[15], aby byla vyráběná vozidla uvedena ve shodu se schváleným typem“ naznačuje, že dotčené ustanovení přiznává příslušným orgánům členských států určitý prostor pro uvážení při volbě opatření, které má být přijato, souhlasím s Komisí, že tento prostor pro uvážení neumožňuje výše uvedeným orgánům zvolit řešení mimo rozsah opatření *vhodných k obnovení shodnosti*[16].

65. Tento závěr podle mého názoru podporují dvě hlavní úvahy.

66. První se týká znění článku 30. Soudní dvůr již totiž vysvětlil, i když v odlišných souvislostech než v případě dotčených směrnic, že použití formulace „nezbytná opatření“ bez dalšího upřesnění konkrétního obsahu opatření, která mají být přijata k zajištění stanoveného cíle, což ostatně rozhodně není v textech unijních legislativních aktů vzácným jevem, umožňuje členským státům zvolit opatření, které má být přijato, *pouze mezi těmi, která umožňují dosažení výše uvedeného cíle*[17].

67. Druhá úvaha, ještě důležitější, je založena na skutečnosti, na kterou Komise správně upozornila v replice, že pokud by příslušným orgánům členských států byl přiznán větší prostor pro uvážení bez ohledu na dosažení cíle, kterým je obnovení shody se schváleným typem, byl by standardizovaný systém schválení typu, vymezený na základě ustanovení rámcové směrnice ve spojení s regulačními akty, zbaven *veškerého užitečného účinku*[18]. Existence takového prostoru pro uvážení by totiž předpokládala, že příslušné vnitrostátní orgány by kdykoliv při rozhodování o nedostatku shody měly možnost posoudit význam, který přikládají dodržování dotčeného technického požadavku ve světle skutkových okolností, a následně rozhodnout, zda mají nebo nemají jednat za účelem obnovení shody dotčených vozidel se schváleným typem. Výklad, který ponechává příslušným vnitrostátním orgánům možnost učinit rozhodnutí o tom, jaké technické požadavky stanovené v regulačních aktech musí být dodržovány, by zmařil užitečný účinek standardizovaného systému schválení typu, neboť tento užitečný účinek závisí na dodržování *všech*[19] harmonizovaných technických požadavků, které jsou stanoveny v regulačních aktech uvedených v příloze IV rámcové směrnice.

68. Stručně řečeno, v rámci správného výkladu článku 30 rámcové směrnice, který zohledňuje jak znění, tak užitečný účinek tohoto ustanovení, je třeba uznat, že prostor pro uvážení poskytnutý vnitrostátním orgánům nemůže pominout povinnost dosáhnout stanoveného cíle, tedy obnovení shody dotčených vozidel s jejich schváleným typem.

15 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

16 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

17 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska. V souvislosti s článkem 4 směrnice 75/442/ES ze dne 15. července 1975 o odpadech („Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že odpady budou odstraňovány bez ohrožení lidského zdraví a bez poškozování životního prostředí […]“), viz rozsudek ze dne 26. dubna 2007, Komise v. Itálie (C-135/05, EU:C:2007:250, bod 37).

18 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

19 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

69. Ačkoli uložení odejmutí schválení typu nemělo být podle dotčeného ustanovení v projednávaném případě považováno za povinné, je rovněž nesporné, že vnitrostátní ustanovení, která provádějí článek 30 rámcové směrnice, nabízela širokou škálu opatření, která by umožnila obnovit shodu dotčených vozidel se schválenými typy 246, 176 a 117 (např. stažení a oprava vozidel, uložení přechodu na chladivo R1234yf z titulu dodatečné povinnosti). Za těchto okolností nebyl KBA na základě formulace „nezbytná opatření" povinen vybrat si mezi uvedenými opatřeními nějaké *konkrétní opatření*, ale byl povinen zvolit si *jedno z nich* [20].

70. Argumentace žalované k nutnosti nalézt rovnováhu mezi potřebou dosáhnout cíle obnovení shody prostřednictvím přechodu dotčených vozidel na chladivo R1234yf a bezpečnostními riziky vyplývajícími z používání tohoto chladiva ve vozidlech typů 246, 176 a 117 nemůže podle mého názoru zpochybnit uvedený závěr. Jinými slovy, nedosažení cíle obnovení shody nemůže být odůvodněno ani nutností, které se dovolává Spolková republika Německo, provést kontroly týkající se uvedených bezpečnostních rizik.

71. V této souvislosti podotýkám, že argumentace žalované vychází z předpokladu „odlišnosti" úvah týkajících se bezpečnosti vozidel ve srovnání s úvahami, které jsou zohledněny harmonizovanými technickými požadavky stanovenými v regulačních aktech, které jsou uvedeny v příloze IV. Vyplývá to zejména z tvrzení obsaženého v duplice, podle kterého argumentace Komise upřednostňuje „neomezené formální dodržování" těchto technických požadavků před ochranou zdraví a života lidí.

72. Tento předpoklad je podle mého názoru chybný a od základů vyvrací argumentaci žalované.

73. Zdá se mi totiž nepochybné, že ochrana bezpečnosti v zásadě splývá s dodržováním technických požadavků obsažených v ustanovení regulačních aktů. To jednoznačně vyplývá ze znění bodu 3 odůvodnění rámcové směrnice, podle kterého regulační akty musí zajistit vysokou míru bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a ochrany zdraví. Tyto požadavky, které zdaleka nepředstavují pouze formální náležitosti, jejichž nedodržování může být odůvodněno dalšími obavami týkajícími se bezpečnosti, se vyčerpávajícím způsobem vypořádávají s obavami ohledně bezpečnosti, které se podle unijního normotvůrce musí nebo mohou vzít v tomto ohledu v úvahu [21].

74. Pokud regulační akty již stanovily odpovídající úroveň bezpečnosti, nemohou členské státy zcela jistě odůvodnit nedodržení ustanovení těchto aktů odkazem na bezpečnostní důvody.

75. V důsledku toho se KBA nemůže odvolávat na potřebu provádět ověření bezpečnostních rizik spojených s používáním chladiva s potenciálem globálního oteplování nižším než 150 (R1234yf), s cílem odůvodnit nepřijetí nezbytných opatření k nápravě nedovoleného jednání společnosti Daimler, které spočívalo v nedodržení technického požadavku obsaženého v čl. 5 odst. 4 směrnice o klimatizačních systémech, který ukládal použití tohoto chladiva. Z toho nutně vyplývá, že postup Spolkové republiky Německo za těchto okolností představuje porušení článku 30 rámcové směrnice.

76. Na tomto závěru podle mého názoru nic nemění ani skutečnost, že Spolková republika Německo v žalobní odpovědi uvedla, že použití chladiva R1234yf ve vozidlech vyrobených společností Daimler by mohlo vést k vytvoření rizikové situace neslučitelné se směrnicí 2001/95/ES.

20 – Kurzivou v obou případech zvýraznil autor stanoviska.

21 – Jak vyplývá z druhého bodu odůvodnění rámcové směrnice, harmonizace nastolená rámcovou směrnicí ve spojení s regulačními akty má úplný charakter („Systémy schvalování členských států je vhodné za účelem vytvoření a fungování vnitřního trhu Společenství nahradit postupem schvalování Společenství vycházejícím ze zásady *plné harmonizace*"). V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. března 2014, Komise v. Polsko (C-639/11, EU:C:2014:173, body 34 až 35).

77. Domnívám se totiž, že směrnice 2001/95 není na projednávanou věc použitelná. To zřetelně vyplývá z odkazu obsaženého v bodě 17 odůvodnění rámcové směrnice, podle kterého tato směrnice stanoví soubor „zvláštních bezpečnostních požadavků" ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice 2001/95. Tím, že posledně zmíněný článek stanoví, že „jestliže jsou výrobky předmětem zvláštních požadavků na bezpečnost ukládaných právními předpisy Společenství, vztahuje se tato směrnice *pouze na hlediska a rizika nebo kategorie rizik, kterých se tyto požadavky netýkají*[22]", označuje směrnici 2001/95 za *lex generalis*, který je možné použít pouze v případě, že se nepoužije *lex specialis*, který je tvořen rámcovou směrnicí ve spojení s regulačními akty. Nicméně tyto akty obsahují technický požadavek (anebo, při použití terminologie bodu 17 odůvodnění směrnice, zvláštní bezpečnostní požadavek) týkající se použití chladiva, konkrétně čl. 5 odst. 4 rámcové směrnice, a tudíž jsou použitelné namísto směrnice 2001/95[23].

78. Na závěr je třeba učinit jedno upřesnění.

79. Jak v písemné fázi řízení, tak na jednání účastníci řízení diskutovali o tom, jakým způsobem měl KBA jednat, aby zohlednil obavy společnosti Daimler ohledně bezpečnosti a aby se zároveň nedopustil porušení článku 30 rámcové směrnice.

80. V tomto ohledu souhlasím s Komisí, že v tomto případě mohl KBA využít pouze možnosti, kterou členským státům přiznává článek 29 rámcové směrnice.

81. Tento článek, který je zahrnut v kapitole XII rámcové směrnice („ochranné doložky"), umožňuje členským státům zohlednit rizika pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, veřejné zdraví a životní prostředí v důsledku nedostatků v příslušných zvláštních směrnicích nebo nesprávného použití technických požadavků v nich obsažených, aniž by však připouštěl jednostranné výjimky z uvedených technických požadavků.

82. Tento článek zejména stanoví, že členské státy mohou nejdéle po dobu šesti měsíců odmítnout zaregistrovat vozidla, povolit prodej nebo uvedení do provozu, pokud i) dotčená vozidla jsou v souladu s technickými požadavky stanovenými ve zvláštních směrnicích, ii) existuje „závažné" nebezpečí pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, životní prostředí nebo veřejné zdraví, a iii) je postupováno v souladu se zvláštním ohlašovacím postupem, který zahrnuje jak ostatní členské státy, tak Komisi.

83. V každém případě, a to i pokud by se Spolková republika Německo dovolávala jeho použití (což se nestalo), se zdá být zjevné, že žádná z výše uvedených podmínek nemůže být v projednávaném případě považována za splněnou.

84. Proto je podle mého názoru třeba vyhovět i druhé části prvního žalobního důvodu.

B. K porušení článku 46 rámcové směrnice

1. Argumentace účastníků řízení

85. Komise v žalobě poukazuje na to, že společnost Daimler porušila články 5 a 18 rámcové směrnice. V tomto ohledu nejprve připomíná, že podle článku 5 je výrobce povinen zajistit, že jsou trvale dodržovány požadavky, na kterých spočívá schvalování typu předmětných vozidel. Nicméně, od ledna 2013 se už typy 246, 176 a 117 nevyráběly ve shodě se schválením typu. Komise dále připomíná, že

22 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

23 – Jako příklad bezpečnostního rizika, na které by se naopak ustanovení směrnice 2001/95 vztahovala, a zejména pojem „bezpečný výrobek" uvedený v čl. 2 odst. 1 písm. b), Komise na jednání zmínila nefunkční plynový pedál. Vzhledem k tomu, že regulační akty neobsahují technické požadavky týkající se konstrukce plynového pedálu, vztahovala by se na tuto situaci směrnice 2001/95.

čl. 18 odst. 1 ve spojení s přílohou IX rámcové směrnice vyžaduje, aby výrobce vydal prohlášení o shodě pro úplné vozidlo pouze v případě, že předmětné vozidlo bylo „vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla“. Proto se Komise domnívá, že výrobce nemůže vydat prohlášení o shodě v případě, že shoda předmětného vozidla se schváleným typem tak, jak je potvrzena osvědčením, neexistuje. Avšak vzhledem k tomu, že od ledna 2013 vozidla typů 246, 176 a 117 již nebyla ve shodě se schváleným typem, prohlášení společnosti Daimler obsažené v prohlášení o shodě, které tato společnost vydala pro vozidla těchto typů, neodpovídalo skutečnosti. Za těchto okolností Komise připomíná, že článek 46 rámcové směrnice stanoví, že každý členský stát je ve svém vnitrostátním právu povinen stanovit „účinné, přiměřené a odrazující“ sankce, které se uplatní v případě, že výrobci nedodrží ustanovení této směrnice. Vzhledem k tomu, že KBA podle Komise nepřijal vůči společnosti Daimler žádné sankční opatření, dopustil se tímto opomenutím porušení článku 46 rámcové směrnice.

86. Spolková republika Německo v žalobní odpovědi porušení článku 46 rámcové směrnice popírá. V tomto ohledu upřesňuje, že sankce mohou být uloženy pouze v případě, že KBA vydá v návaznosti na uvedené technické posouzení příkaz a společnost Daimler tento příkaz nesplní.

87. Komise v tomto ohledu v replice pouze zdůraznila, že povinnost ukládat sankce stanovená tímto článkem se uplatní bez ohledu na porušení článků 12 a 30 rámcové směrnice.

2. Posouzení

88. Druhé porušení, které je Spolkové republice Německo vytýkáno, se vztahuje k povinnosti postihovat jakékoli porušení ustanovení rámcové směrnice, přičemž v projednávané věci se jedná o články 5 a 18. Stručně řečeno, tato ustanovení ukládají, v uvedeném pořadí, výrobci povinnost zajistit trvalou shodnost výroby jeho vozidel s technickými požadavky, na jejichž dodržování bylo založeno schválení typu, a povinnost vydat prohlášení o shodě pro každé vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem.

89. V první řadě podotýkám, že ani v žalobní odpovědi, ani v duplice, kterou Spolková republika Německo předložila v průběhu písemné části řízení, není ani náznakem zpochybněna skutečnost, že společnost Daimler nesplnila povinnosti stanovené v článcích 5 a 18 rámcové směrnice, což ostatně jednoznačně vyplývá ze skutkového rámce projednávané věci. S ohledem na výše uvedené se nebudu touto otázkou podrobněji zabývat a neprodleně přistoupím k posouzení toho, zda je možné dojít k závěru, že jednání Spolkové republiky Německo představuje porušení článku 46 rámcové směrnice.

90. V této souvislosti připomínám, že první část tohoto ustanovení uvádí, že členské státy jsou povinny stanovit ve vnitrostátním právu sankce, které se uplatní v případě nedodržení ustanovení rámcové směrnice a regulačních aktů. Tuto povinnost žalovaná podle mého názoru splnila, neboť § 37 EG-FGV stanoví, že za porušení povinností uvedených v článku 46 rámcové směrnice se ukládají stejné sankce jako za porušení povinností vnitrostátního práva.

91. Stejný závěr však nelze učinit, pokud jde o druhou část tohoto ustanovení, která členským státům ukládá povinnost přijmout veškerá nezbytná opatření pro uplatňování účinných, přiměřených a odrazujících sankcí. Ze spisu v projednávané věci totiž vyplývá, že v souvislosti s porušením článků 5 a 18 rámcové směrnice KBA neuložil výrobci, kterým je společnost Daimler, *žádnou*[24] sankci. Touto nečinností bezpochyby došlo k porušení článku 46 rámcové směrnice.

92. Argumentace, kterou Spolková republika Německo uplatnila na svou obranu, mě nepřesvědčuje o opaku.

24 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska. Z tohoto důvodu se mi zdá zjevné, že za účelem posouzení, zda jsou sankce ukládané členskými státy za porušení práva Unie účinné, přiměřené a odrazující, se není třeba odvolávat, jak činí Komise v žalobě, na kritéria stanovená judikaturou.

93. Podle této argumentace měl KBA uložit sankce stanovené v článku 46 rámcové směrnice až po vykonání technického posouzení rizik souvisejících s přechodem na chladivo R1234yf u vozidel, která již byla vyrobena a uvedena na trh s vadou spočívající v nedostatku shody, a pokud by zároveň příkaz týkající se přeměny předmětných vozidel byl vydán a nebyl splněn. Argumentace Spolkové republiky Německo totiž vychází z mylného předpokladu, že nesplnění povinností uložených výrobci články 5 a 18 rámcové směrnice by nemělo být sankcionováno samostatně, ale pouze jako důsledek skutečnosti, že opatření k obnovení shody přijatá příslušnými orgány členských států podle článků 12 a 30 rámcové směrnice nebyla provedena.

94. Jeví se mi naopak jako nepochybné, že povinnost stanovená v článku 46 rámcové směrnice, která se týká ukládání účinných, přiměřených a odrazujících sankcí v případě nedodržení ustanovení rámcové směrnice, musí být uplatňována *nezávisle*[25] na povinnosti k obnovení shody se schváleným typem, která je zakotvena v článcích 12 a 30 rámcové směrnice.

95. Tento závěr potvrzuje skutečnost, jak ve své replice správně poznamenala Komise, že článek 46 sleduje v rámci systému zavedeného rámcovou směrnicí jiné cíle než články 12 a 30. Zatímco účelem těchto článků, které slouží jako záruka dodržování technických požadavků obsažených v regulačních aktech, je dosažení cílů, které tyto články sledují, tedy především ochrana bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, veřejného zdraví a životního prostředí[26], článek 46, který zajišťuje účinné uplatňování systému schválení typu, sleduje především cíl spočívající ve vytvoření a fungování vnitřního trhu, který se vyznačuje poctivou hospodářskou soutěží mezi výrobci[27].

96. Ačkoliv je projednávaná věc důkazem, že jejich společné uplatňování je teoreticky možné v případě, kdy nedodržení ustanovení rámcové směrnice vede k nedostatku shody, jistě však nelze tvrdit, že existuje vztah závislosti mezi porušením článků 12 a 30 a porušením článku 46, na základě kterého by sankční povinnost uvedená v článku 46 vznikla pouze v případě nedodržení opatření stanovených v článcích 12 a 30 za účelem obnovení shody.

97. Z tohoto důvodu měl KBA sankcionovat nesplnění povinností uložených společnosti Daimler podle článků 5 a 18 rámcové směrnice prostřednictvím uložení účinných, přiměřených a odrazujících sankcí. Vzhledem k tomu, že Spolková republika Německo tuto sankční povinnost nesplnila, je třeba dovodit, že porušila článek 46 rámcové směrnice.

98. Podle mého názoru by tedy Soudní dvůr měl druhému žalobnímu důvodu vyhovět.

C. K obcházení směrnice o klimatizačních systémech v důsledku rozšíření schválení typu 245G

1. Argumenty účastníků řízení

99. Komise v žalobě s odkazem na článek 14 rámcové směrnice v první řadě připomíná, že schválený typ může být rozšířen na další vozidla, která se od tohoto typu liší, pokud tato vozidla splňují právní požadavky, kterým podléhalo udělení původního schválení typu a pokud pod tento typ spadají na základě kritérií stanovených v příloze II části B rámcové směrnice. Tyto podmínky nejsou podle Komise v projednávané věci splněny, neboť typ 245G, který byl schválený v době, kdy směrnice o klimatizačních systémech ještě nebyla použitelná, byl rozšířen na vozidla, která byla schválena (a vyrobena) jako typy 246, 176 a 117 v době, kdy tato směrnice již použitelná byla. Nejde totiž o rozšíření ve smyslu směrnice, ale o náhradu schválení typu pod rouškou prodloužení, a z tohoto důvodu zakládá obcházení unijního práva. Tento závěr je podle názoru Komise potvrzen zněním

25 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

26 – Viz cíle uvedené v bodě 3 odůvodnění rámcové směrnice.

27 – Viz cíl uvedený v bodě 2 odůvodnění rámcové směrnice.

některých konkrétních ustanovení rámcové směrnice, zejména čl. 6 odst. 6, který uvádí, že již schválený typ nemůže být předmětem dalšího schvalování, a dále příloha II bod 7 a přílohy VII a IX. Tato ustanovení totiž vylučují možnost náhrady schválení typu. V tomto ohledu Komise poukazuje na to, že funkcí rozšíření je umožnit přizpůsobení stávajícího typu vozidla novým požadavkům zavedeným pro nová vozidla z důvodu nástupu technických inovací, a nikoli přizpůsobit platné požadavky konkrétnímu typu vozidla.

100. Spolková republika Německo v žalobní odpovědi tvrdí, že povolením rozšíření původního typu 245G na vozidla, která již obdržela schválení typu v souladu s požadavky směrnice o klimatizačních systémech, tedy schválení typů 246, 176 a 117, neměl KBA v úmyslu tuto směrnici obejít. Spolková republika Německo navíc uvádí, že výroba výše uvedených vozidel byla s konečnou platností ukončena dne 26. června 2013. Vozidla, kterých se týkala žádost o rozšíření typu 245G, bylo tedy třeba považovat za spadající pod jiný typ než vozidla schválená jako typy 246, 176 a 117.

101. Žalovaná v každém případě zdůrazňuje, že směrnice o klimatizačních systémech nezakazuje rozšíření předchozího schválení typu. Naopak povinnost, aby všechna vozidla splňovala požadavky této směrnice v době jejich první registrace, vstoupila v platnost až 1. ledna 2017. Kromě toho Spolková republika Německo zdůrazňuje, že rozšíření je výslovně povoleno v čl. 45 odst. 5 rámcové směrnice. Žalovaná konečně uvádí, že čl. 6 odst. 6 rámcové směrnice nestanoví absolutní zákaz náhrady schválení typu.

102. Komise v replice uvádí, že vozidla typů 246, 176 a 117 vyrobená po 26. červnu 2013 jsou z technického hlediska totožná s vozidly vyrobenými před tímto datem. Skutečnost, že od 26. června 2013 tato vozidla nesou jiné schválení typu, je tedy otázkou právní, nikoli faktickou. Komise na základě tohoto předpokladu uvádí, že žalovaná neměla právo vyhovět žádosti společnosti Daimler o rozšíření typu 245G, jelikož tato žádost se týkala vozidel, která byla už předtím schválena jako typy 246, 176 a 117. Podle Komise došlo vyhověním žádosti společnosti Daimler k porušení čl. 6 odst. 6 rámcové směrnice.

2. Posouzení

103. Třetí porušení unijního práva, které je Spolkové republice Německo vytýkáno, se ve stručnosti týká obcházení směrnice o klimatizačních systémech, ke kterému mělo podle Komise dojít v důsledku toho, že bylo vyhověno žádostem společnosti Daimler ohledně rozšíření typu 245G, který byl schválen v roce 2008, a tudíž nepodléhal povinnosti používat chladivo, které je slučitelné s výše uvedenou směrnicí, na vozidla, kterým již byla udělena jiná schválení typu (246, 176 a 117) a na která se v důsledku toho vztahovala směrnice o klimatizačních systémech. Žalovaná odmítá tvrzení Komise, přičemž uvádí, že výroba vozidel typů 246, 176 a 117 byla dobrovolně ukončena dne 26. června 2013.

104. Především podotýkám, že Komise v žalobním petitu v souvislosti s tímto žalobním důvodem neuvedla, která konkrétní ustanovení standardizovaného systému schválení typu považuje za porušená. Nicméně argumentace, kterou Komise uvedla ve svých spisech, vede k domněnce, že právním základem namítaného nesplnění povinnosti je neslučitelnost vyhovění žádosti o rozšíření předložené společností Daimler i) se systémem kontroly *ex post* stanoveným rámcovou směrnicí, jakož i ii) s cílem, který tato směrnice sleduje. Postupně tedy posoudím tyto dvě části předmětného žalobního důvodu.

105. V rámci první části Komise uvádí, že podmínky kontroly *ex post*, které zahrnují ověření omezující se na shodu vozidla se schváleným typem, nezbytně vyžadují, aby jednotlivá vozidla přesně odpovídala jejich schválenému typu a aby tyto typy byly v souladu s technickými požadavky, které jsou platné v době jejich schválení. Z tohoto důvodu se v ustanoveních týkajících se schválení typu zaprvé stanoví,

že již schválenému typu není možné udělit nové schválení typu (čl. 6 odst. 6 rámcové směrnice) [28]. Zadruhé tato ustanovení stanoví, že každému schválenému typu je přiděleno identifikační číslo, jež označuje platný právní stav v době schválení typu, které musí být jedinečné (příloha II bod 7 a příloha VII rámcové směrnice), a že pro každé vozidlo uvedené na trh se vydává prohlášení o shodě, které taktéž obsahuje informace o výše uvedeném právním stavu (příloha X rámcové směrnice). Z výše uvedeného podle Komise vyplývá, že systém kontroly *ex post* stanovený rámcovou směrnicí, zejména články 12 a 30, obsahuje implicitní „zákaz náhrady schválení typu“, který byl porušen v důsledku skutečnosti, že KBA vyhověl žádostem společnosti Daimler.

106. Výklad Komise, na základě kterého dospěla k závěru, že rozšíření typu 245G, o které požádala společnost Daimler, je v rozporu se základními ustanoveními systému kontroly *ex post*, zejména článkem 6 odst. 6 směrnice, a to na základě toho, že vozidla dotčená touto žádostí byla již dříve předmětem jiných schválení typu, nepovažuji za přesvědčivý.

107. Tomuto výkladu ostatně podle mého názoru odporuje samotné znění čl. 6 odst. 6.

108. Ačkoli se v příslušné části tohoto ustanovení uvádí, že výrobce může podat pouze jednu žádost o schválení typu, tato část také upřesňuje, že se uvedený zákaz vztahuje na každý „konkrétní typ vozidla“. Z tohoto důvodu je možné se závěrem Komise souhlasit pouze v případě, že se prokáže, že vozidla dotčená rozšířením schváleného typu 245G jsou zcela totožná, pokud jde o kritéria stanovená v příloze II části B rámcové směrnice, s vozidly, která byla již dříve schválena jako typy 246, 176 a 117. Pouze v takovém případě může být totiž dovozeno, jak činí Komise, že se žádost společnosti Daimler o rozšíření týká určitého typu vozidel, kterému již bylo uděleno dřívější schválení typu, a tudíž by vyhovění této žádosti ze strany KBA bylo v rozporu s čl. 6 odst. 6 rámcové směrnice.

109. Otázka uvedená v předchozím bodě byla předmětem intenzivní debaty mezi účastníky řízení, a to zejména během jednání.

110. Vzhledem k tomu, že se jedná o zásadní otázku pro vyvození závěru o opodstatněnosti tohoto žalobního důvodu, je třeba v tomto ohledu v první řadě připomenout, že důkazní břemeno, pokud jde o skutečnost, že vozidla nesoucí identifikační čísla 246, 176 a 117 spadají pod stejný typ vozidla jako vozidla, kterých se týkala žádost o schválení typu 245G, nese Komise, přičemž ta musí Soudnímu dvoru poskytnout potřebné informace k tomu, aby mohl rozhodnout, zda došlo k nesplnění povinnosti [29].

111. Nyní uvedu důvody, na základě kterých se domnívám, že Komise důkazní břemeno neunesla.

112. Závěr Komise, že vozidla spadající pod typy 246, 176 a 117 jsou zcela totožná s vozidly, kterých se týká žádost o rozšíření schválení typu 245G, je patrně založen na naprosté totožnosti příslušných obchodních názvů těchto vozidel a jejich příslušných modelů. Tento důkaz není dostačující. Je pravda, že „zásadní koncepční a konstrukční znaky“ vozidla jsou jedním ze tří základních prvků pojmu „typ“ pro vozidla kategorie M1 [30] ve smyslu přílohy II oddílu B rámcové směrnice, a to spolu s „výrobcem“ a „označením typu od výrobce“. Nicméně, jak tvrdí Spolková republika Německo, a to na základě řady příkladů, kdy byla v evropském rámci vozidla s totožnými nebo téměř totožnými konstrukčními vlastnostmi schválena jako různé typy, záměrem unijního normotvůrce bylo prostřednictvím právní úpravy platné v době relevantní z hlediska skutkového stavu projednávané věci, udělit „označení typu

28 – Komise v replice prezentuje obsah tohoto článku nepatrně odlišně, přičemž uvádí, že členským státům ukládá povinnost zajistit, aby se rozšíření netýkalo vozidel, pro která už byla podána žádost o schválení typu. Tato skutečnost však nevyvrací platnost úvah, které následují v tomto stanovisku.

29 – Viz zejména rozsudek ze dne 27. ledna 2011, Komise v. Lucembursko (C-490/09, EU:C:2011:34, bod 49).

30 – Vozidla, která jsou předmětem žádosti o rozšíření typu 245G, patří do kategorie M1. Podle přílohy II části A rámcové směrnice, která definuje kategorie vozidel, tato kategorie zahrnuje vozidla „konstruovaná a vyrobená pro dopravu osob, s nejvýše osmi sedadly kromě sedadla řidiče“.

od výrobce“ *rozhodující význam* [31] pro účely určení rozsahu daného typu. Z toho vyplývá, že i v případě, kdy by se vozidla schválená jako typy 246, 176 a 117 ukázala jako zcela totožná s vozidly, kterých se týká rozšíření typu 245G, tak skutečnost, že společnost Daimler pro tato vozidla použila *odlišná* typová označení, musí být s ohledem na právní předpisy platné v té době považována za dostatečnou k učinění závěru, že se jedná o *odlišné* [32] typy vozidel.

113. Není pochyb o tom, že uvedená právní úprava přiznává výrobci určitý prostor pro uvážení. Právě z tohoto důvodu nařízení Komise (EU) č. 678/2011 ze dne 14. července 2011, kterým se nahrazuje příloha II a mění přílohy IV, IX a XI rámcové směrnice (dále jen „nařízení č. 678/2011“), ze seznamu základních znaků pojmu typ odstranilo „označení typu od výrobce“ [33].

114. Je tedy třeba konstatovat, stejně jako činí Spolková republika Německo, že právní úprava použitelná na projednávanou věc skutečně přiznává výrobci právo vymezit dosah pojmu typ.

115. Ve světle výše uvedeného jsem toho názoru, že Komise dostatečně neprokázala, že vozidla schválená jako typy 246, 176 a 117 jsou totožná s vozidly, kterých se týká žádost o rozšíření typu 245G, a v důsledku toho je vyhovění těmto žádostem ze strany KBA v rozporu se systémem kontroly *ex post* stanoveným rámcovou směrnicí, a zejména se zákazem náhrady schválení typu ve smyslu čl. 6 odst. 6.

116. V rámci druhé části tohoto žalobního důvodu Komise uvádí, že vyhovění žádosti společnosti Daimler o rozšíření schválení typu je neslučitelné s cíli rámcové směrnice, zejména s cílem zajištění toho, aby nová vozidla poskytovala vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Účinné dodržování požadavků stanovených v zájmu zajištění tohoto stupně ochrany, tedy požadavků obsažených v regulačních aktech uvedených v příloze IV rámcové směrnice, by podle Komise bylo ohroženo, kdyby předmětná směrnice umožňovala rozšíření na určitý typ vozidel, na který se vztahují technické požadavky, které poskytují nižší úroveň ochrany bezpečnosti a životního prostředí, než požadavky, které jsou použitelné na typ, pod který předmětná vozidla spadala z důvodu předchozího schválení typu.

117. V tomto ohledu předesílám, že podle mého názoru mohou cíle rámcové směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany životního prostředí bránit tomu, aby žádostem o rozšíření typu 245G bylo vyhověno pouze, pokud by tento závěr potvrzovaly skutečnosti, které je možné vyvodit z ustanovení této směrnice nebo z příslušných regulačních aktů. Je ostatně rozumné předpokládat, že unijní normotvůrce v rámci regulace oblastí, které se vyznačují vysokou mírou techničnosti, jako je tomu v projednávané věci, upraví jejich základní aspekty prostřednictvím konkrétních a podrobných ustanovení.

31 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

32 – Kurzivou v obou případech zvýraznil autor stanoviska.

33 – Je třeba objasnit, že nová znění přílohy II se na projednávanou věc nevztahuje, neboť typ, který je předmětem žádosti o rozšíření, byl schválen v roce 2008, přičemž čl. 3 odst. 1 nařízení č. 678/2011 jednoznačně stanoví, že toto nařízení se použije pouze na typy vozidel, u nichž se schválení udělí počínaje dnem 29. října 2012. Za účelem upřesnění toho, co již bylo uvedeno v textu, dodávám, že podle znění přílohy II, která se vztahuje na skutkové okolnosti daného případu, zahrnuje „typ“ vozidla, která se neliší, alespoň pokud jde o výrobce, označení typu od výrobce, zásadní konstrukční a typové znaky: podvozek/podlahová část (zřejmé a základní rozdíly), hnací jednotka (spalovací/elektrická/hybridní). Současné znění, ve znění nařízení 678/2011, naproti tomu stanoví, že „typ“ vozidla tvoří vozidla, která mají společný název společnosti výrobce a konstrukci a montáž hlavních částí karoserie (v případě samonosné karoserie).

118. Proto vyvstává otázka, zda se mají ustanovení v oblasti rozšíření schválení typu (v rámcové směrnici) nebo ustanovení provádějící technické požadavky týkající se použití chladiva s potenciálem globálního oteplování nižším než 150 (ve směrnici o klimatizačních systémech) vykládat v tom smyslu, že vyhovění žádosti o rozšíření schválení typu 245G na vozidla, která již byla předmětem schválení jako typy 246, 176 a 117, je slučitelné s cíli rámcové směrnice týkajícími se bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Jinými slovy, je třeba posoudit, zda rámcová směrnice připouští nejen možnost pokroku, ale také *dočasného ústupu*[34] *v* rámci dosahování těchto cílů.

119. Domnívám se, že na tuto otázku je nezbytné odpovědět kladně.

120. V první řadě připomínám, že ustanovení týkající se rozšíření schválení typu, které je vymezeno v článku 14 rámcové směrnice, je součástí obecnější právní úpravy obsažené v kapitole V této směrnice, která se vztahuje na všechny případy, kdy příslušné orgány členských států rozhodnou o tom, že změny provedené na vozidlech spadajících pod určitý schválený typ po udělení schválení typu nejsou důvodem pro nové schválení typu[35]. Tyto změny vyžadují „rozšíření“, pokud jsou kromě pouhé změny údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci nezbytné nové kontroly nebo zkoušky, došlo ke změně některých informací v certifikátu schválení typu a v platnost vstupují nové standardizované technické požadavky týkající se předmětných schválených vozidel.

121. Ze znění článku 14 jednoznačně vyplývá, že rozšíření schválení typu představuje zjednodušený postup, který rámcová směrnice typicky povoluje v případě, kdy je nezbytné reagovat na vstup nových technických požadavků použitelných na dotčená vozidla v platnost. Naproti tomu ani z článku 14, ani z žádného jiného ustanovení standardizovaného systému nevyplývá to, co několikrát zopakovala Komise, tedy že požadované rozšíření musí být *předurčeno k technickému pokroku*[36] z hlediska naplňování cílů rámcové směrnice týkajících se bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

122. Komise proto nemůže důvodně tvrdit, že vyhovění žádosti o rozšíření, kterou u KBA podala společnost Daimler, je v rozporu s rámcovou směrnicí pouze proto, že vozidla byla předtím předmětem schválení typu, jako byla schválení odpovídající typům 246, 176 a 117, která prostřednictvím použití technického požadavku týkajícího se použití chladiva s nízkým potenciálem globálního oteplování zajišťovala vyšší stupeň bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

123. Abych dále podpořil tento závěr, považuji za nezbytné připomenout, že směrnice o klimatizačních systémech při sledování cíle ochrany životního prostředí prostřednictvím omezení emisí fluorovaných skleníkových plynů přijímá *odstupňovaný přístup*[37]. Kromě toho že členským státům zakazuje udělovat od 1. ledna 2011 nová schválení typu pro vozidla vybavená chladivem s potenciálem globálního oteplování vyšším než 150, zároveň výslovně stanoví, že registrace vozidel vybavených chladivem neslučitelným s uvedeným ustanovením mohou členské státy odmítnout až od 1. ledna 2017[38]. V důsledku zavedení výše uvedeného přechodného období byla vozidla spadající pod typ schválený před 1. lednem 2011 oprávněna až do 1. ledna 2017 používat chladivo, které je neslučitelné se směrnicí o klimatizačních systémech.

124. Z výše uvedeného vyplývá, že pokud by společnost Daimler v minulosti nepožádala o schválení dotčených vozidel odpovídajících typům 246, 176 a 117, mohla na základě tohoto přechodného období prostřednictvím následných žádostí docílit rozšíření schválení typu 245G, jenž obsahoval chladivo neslučitelné s platnými technickými požadavky, a to až do 1. ledna 2017. Pokud směrnice o klimatizačních systémech umožňuje takovýto postup, který má na cíle týkající se bezpečnosti

34 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

35 – Viz článek 13 rámcové směrnice.

36 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

37 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

38 – Viz čl. 5 odst. 5 rámcové směrnice.

a ochrany životního prostředí zjevně negativní vliv, není podle mého názoru pochyb o tom, že vyhovění žádosti o rozšíření schválení typu 245G v projednávané věci, jehož negativní vliv na tyto cíle by byl srovnatelný nebo dokonce menší, by na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, nemělo být považováno za odporující těmto cílům.

125. Skutečnost, že se žádost o rozšíření schválení typu, které KBA vyhověl, týkala typu schváleného před datem vstupu rámcové směrnice v platnost (29. dubna 2009) [39], není určitě důkazem opaku, neboť čl. 45 odst. 5 této směrnice stanoví, že vstup směrnice v platnost se nedotýká schválení udělených před 29. dubnem 2009, *ani nebrání rozšíření těchto schválení* [40].

126. V této souvislosti ještě uvádím, že je to právě taková situace, o jakou jde v projednávané věci, která přiměla Komisi – jak sama výslovně uvedla na jednání – aby v návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 27. ledna 2016 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi [41] stanovila, že schválení typu se vydávají na omezenou dobu 5 let bez možnosti prodloužení [42]. Takové ustanovení by totiž umožnilo předejít zneužívání právních předpisů v oblasti schvalování typu, kterého se v některých případech může výrobce dopouštět prostřednictvím opakovaných žádostí o rozšíření určitého schválení typu nebo prostřednictvím žádostí o rozšíření podávaných se záměrem vyhnout se uplatňování nových technických požadavků vyžadujících vyšší stupeň bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí.

127. Závěrem se domnívám, že vyhovění žádosti o rozšíření typu 245G na vozidla, která byla již předtím schválena jako typy 246, 176 a 117, ze strany KBA není ani v rozporu s cíli bezpečnosti a ochrany životního prostředí, které stanoví rámcová směrnice.

128. Z tohoto důvodu mám za to, že třetí žalobní důvod by měl být Soudním dvorem zamítnut.

V. Závěry

129. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr rozhodl takto:

– Spolková republika Německo tím, že nepřijala nezbytná opatření k obnovení shody vozidel typů 246, 176 a 117 s jejich schválenými typy, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článků 12 a 30 směrnice 2007/46/ES.

– Spolková republika Německo tím, že nepřijala nezbytná opatření k uplatňování sankcí za porušení článků 5 a 18 této směrnice, kterého se dopustila společnost Daimler, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z článku 46 rámcové směrnice.

– Ve zbývající části se žaloba zamítá.

– Spolková republika Německo ponese dvě třetiny vlastních nákladů řízení a ukládá se jí náhrada dvou třetin nákladů řízení Evropské komise. Komise ponese jednu třetinu vlastních nákladů řízení a ukládá se jí náhrada jedné třetiny nákladů řízení Spolkové republiky Německo.

39 – Toto datum vyplývá z ustanovení čl. 45 odst. 1 ve spojení s přílohou XIX rámcové směrnice.

40 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

41 – COM(2016)31 final.

42 – Viz článek 33 návrhu.