Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PAOLO MENGOZZI
της 11ης Απριλίου 2018 [1]

Υπόθεση C-668/16

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
κατά

Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας

«Παράβαση κράτους μέλους – Οδηγία 2007/46/ΕΚ – Ευθύνη των εθνικών αρχών – Μέτρα σχετικά με τη συμμόρφωση των οχημάτων προς τις τεχνικές απαιτήσεις – Στάθμιση της μη συμμορφώσεως και των σχετικών με την ασφάλεια κινδύνων – Υποχρεώσεις του κατασκευαστή – Κυρώσεις – Οδηγία 2006/40/ΕΚ – Όρια των προερχόμενων από συστήματα κλιματισμού των αυτοκινήτων οχημάτων εκπομπών – Καταστρατήγηση της οδηγίας»

1. Στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασκεί ενώπιον του Δικαστηρίου, βάσει του άρθρου 258, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ, προσφυγή με αίτημα να αναγνωριστεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από συγκεκριμένες διατάξεις του ομοιόμορφου συστήματος εγκρίσεως των οχημάτων, και ιδίως από τα άρθρα 12 και 30 και το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά [2] (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο). Επιπλέον, η Επιτροπή διατείνεται ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ενήργησε κατά τρόπο που συνιστά καταστρατήγηση της οδηγίας 2006/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, για τις εκπομπές των συστημάτων κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου [3] (στο εξής: οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού).

2. Ειδικότερα, με την υπό κρίση προσφυγή, η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί σχετικά με το περιθώριο εκτιμήσεως που διαθέτουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του συστήματος εκ των υστέρων ελέγχου της συμμορφώσεως των οχημάτων, το οποίο προβλέπεται στην οδηγία-πλαίσιο, τις κυρώσεις τις οποίες υποχρεούνται να επιβάλλουν τα κράτη μέλη στον κατασκευαστή που παρέβη τις υποχρεώσεις του, καθώς και το περιεχόμενο της έννοιας «τύπος οχήματος», όπως προβλέπεται στην οδηγία-πλαίσιο.

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

2 ΕΕ 2007, L 263, σ. 1. Έως τώρα, μόνο το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου έχει αποτελέσει αντικείμενο ερμηνείας από το Δικαστήριο στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του βασίμου προσφυγής λόγω παραβάσεως. Βλ. αποφάσεις της 20ής Μαρτίου 2014, Επιτροπή κατά Πολωνίας (C-639/11, EU:C:2014:173), και της 20ής Μαρτίου 2014, Επιτροπή κατά Λιθουανίας (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 ΕΕ 2006, L 161, σ. 15.

I. Το νομικό πλαίσιο

Α. Η οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού

3. Το άρθρο 5, παράγραφος 4, της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού ορίζει τα εξής: «Από την 1η Ιανουαρίου 2011, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν πλέον έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για τύπους οχημάτων εξοπλισμένων με σύστημα κλιματισμού σχεδιασμένο για να περιέχει φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150».

Β. Η οδηγία-πλαίσιο

4. Στην τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας-πλαισίου προβλέπονται τα εξής: «οι τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα οχήματα θα πρέπει να εναρμονιστούν και να προσδιοριστούν με κανονιστικές πράξεις. Αυτές οι κανονιστικές πράξεις θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση». Επιπλέον, στην πρώτη περίοδο της δέκατης τέταρτης αιτιολογικής σκέψεως της οδηγίας-πλαισίου, διευκρινίζονται τα εξής: «ο κύριος στόχος της νομοθεσίας για την έγκριση οχημάτων είναι να εξασφαλίζεται ότι τα νέα οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που διατίθενται στην αγορά παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας». Η δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας-πλαισίου έχει ως εξής: «η παρούσα οδηγία συνιστά σύνολο ειδικών επιταγών ασφαλείας κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2001, για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων [στο εξής: οδηγία 2001/95]. Συνεπώς, είναι σημαντικό να θεσπιστούν διατάξεις για να εξασφαλίζεται ότι, εφόσον όχημα παρουσιάζει σοβαρό κίνδυνο για τους καταναλωτές ο οποίος απορρέει από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας ή των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV, ο κατασκευαστής έχει λάβει ουσιαστικά προστατευτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της απόσυρσης των οχημάτων […]».

5. Το άρθρο 3, σημείο 17, παρέχει τον ορισμό του «τύπου οχήματος» ως εξής: «οχήματα συγκεκριμένης κατηγορίας τα οποία δεν διαφέρουν κατά τουλάχιστον τα ουσιώδη χαρακτηριστικά που σημειώνονται στο παράρτημα ΙΙ τμήμα Β. Ένας τύπος οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει διάφορες παραλλαγές και εκδόσεις, όπως ορίζονται με το παράρτημα ΙΙ τμήμα Β».

6. Το άρθρο 4, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής: «τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας» και προσδιορίζει εν συνεχεία, στη δεύτερη και στην τρίτη παράγραφο αντίστοιχα, ότι «[τ]α κράτη μέλη εγκρίνουν μόνον τα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας» και ότι «[τ]α κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας».

7. Το άρθρο 6, παράγραφος 6, σχετικά με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την έγκριση ΕΚ τύπου, ορίζει τα εξής: «ο κατασκευαστής υποβάλλει την αίτηση στην εγκριτική αρχή. Για ένα συγκεκριμένο τύπο οχήματος, επιτρέπεται να υποβάλλεται μία μόνον αίτηση και από ένα μόνον κράτος μέλος. Για κάθε τύπο προς έγκριση, υποβάλλεται χωριστή αίτηση».

8. Το άρθρο 12, το οποίο αφορά τη συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής, προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής: «το κράτος μέλος που χορηγεί έγκριση ΕΚ τύπου λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα σύμφωνα με το παράρτημα Χ για να επαληθεύει, εν ανάγκη σε συνεργασία με τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών, την ύπαρξη κατάλληλων ρυθμίσεων που εξασφαλίζουν ότι τα

παραγόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.» Το άρθρο 12, παράγραφος 3, έχει ως εξής: «όταν κράτος μέλος που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τα συμφωνηθέντα προγράμματα ελέγχου, ή δεν εφαρμόζονται πλέον, μολονότι δεν έχει παύσει η παραγωγή, το εν λόγω κράτος μέλος λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η συμμόρφωση της διαδικασίας παραγωγής».

9. Το άρθρο 17, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής: «η έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

[…]

β) όταν διακόπτεται οριστικά και εθελοντικά η παραγωγή του εγκεκριμένου οχήματος·

[…]».

10. Το άρθρο 29, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, ορίζει τα εξής: «εάν κράτος μέλος διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, μολονότι συμμορφώνονται προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή φέρουν το κατάλληλο σήμα, ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή βλάπτουν σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία, το κράτος μέλος αυτό, μπορεί, για περίοδο έξι το πολύ μηνών, να αρνείται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών ή να επιτρέπει την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία, στην επικράτειά του, αυτών των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων».

11. Το άρθρο 30, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής: «εάν κράτος μέλος, το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου, διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, ώστε να διασφαλίσει ότι τα κατασκευαζόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Η εγκριτική αρχή αυτού του κράτους μέλους ενημερώνει τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με τα λαμβανόμενα μέτρα».

12. Το άρθρο 32 έχει ως εξής:

«1. Όταν κατασκευαστής στον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος και ο οποίος, κατ' εφαρμογή των διατάξεων κανονιστικής πράξης ή της οδηγίας 2001/95/ΕΚ, υποχρεούται να αποσύρει οχήματα που έχουν ήδη πωληθεί, λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία διότι ένα ή περισσότερα συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν τοποθετηθεί στο όχημα, ανεξαρτήτως του εάν έχουν εγκριθεί δεόντως σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος, ενημερώνει αμέσως την εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση οχήματος.

2. Ο κατασκευαστής προτείνει στην εγκριτική αρχή σειρά κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την εξουδετέρωση του κινδύνου που μνημονεύεται στην παράγραφο 1. Η εγκριτική αρχή κοινοποιεί αμελλητί τα προτεινόμενα μέτρα στις αρχές των άλλων κρατών μελών.

[…]»

13. Το άρθρο 46 ορίζει τα εξής: «τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, και ιδίως των απαγορεύσεων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 31 ή απορρέουν από αυτό, και των κανονιστικών πράξεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV μέρος I, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή τους. Οι οριζόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο στις 29 Απριλίου 2009 και της κοινοποιούν τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις το συντομότερο δυνατό».

Γ. Το γερμανικό δίκαιο

14. Το άρθρο 7 του EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (κανονιστική ρύθμιση ΕΚ περί εγκρίσεως των οχημάτων, στο εξής: EG-FGV), της 3ης Φεβρουαρίου 2011, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 4 της κανονιστικής ρυθμίσεως της 19ης Οκτωβρίου 2012, ορίζει τα εξής: «η έγκριση ΕΚ λήγει όταν νέες απαιτήσεις προβλεπόμενες σε οποιαδήποτε κανονιστική πράξη καθίστανται υποχρεωτικές για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και δεν είναι δυνατή η προσαρμογή της εγκρίσεως. Η έγκριση ΕΚ λήγει επίσης κατά την οριστική παύση της παραγωγής του εγκεκριμένου τύπου οχήματος. Ο κατασκευαστής οφείλει να γνωστοποιεί την παύση της παραγωγής στην Kraftfahrt-Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, Γερμανία· στο εξής: ΚΒΑ)».

15. Το άρθρο 25 του EG-FGV ορίζει τα εξής:

«(1) Εάν διαπιστώσει ότι οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, η ΚΒΑ δύναται να λάβει τα αναγκαία μέτρα, κατά τις οδηγίες 2007/46/ΕΚ, 2002/24/ΕΚ και 2003/37/ΕΚ, τα οποία εφαρμόζονται ανάλογα με τον τύπο ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση της παραγωγής προς τον εγκεκριμένο τύπο.

(2) Προκειμένου να θεραπεύονται οι ελλείψεις αυτές και να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των οχημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων, η ΚΒΑ δύναται να θεσπίζει εν συνεχεία δευτερεύουσες διατάξεις.

(3) Η ΚΒΑ δύναται να αφαιρεί ή να ανακαλεί την έγκριση, εν όλω ή εν μέρει, ιδίως όταν διαπιστώνεται ότι

1. οχήματα που διαθέτουν πιστοποιητικό συμμορφώσεως ή κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που εμπίπτουν σε προβλεπόμενη ονομασία δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο,

2. οχήματα που διαθέτουν πιστοποιητικό συμμορφώσεως ή κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες ενέχουν σημαντικό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον,

3. ο κατασκευαστής δεν διαθέτει αποτελεσματικό σύστημα παρακολουθήσεως της συμμορφώσεως της παραγωγής ή δεν το χρησιμοποιεί κατά τα προβλεπόμενα,

ή ότι

4. ο κάτοχος της εγκρίσεως δεν τηρεί τις σχετικές με την εν λόγω έγκριση υποχρεώσεις.»

II. Τα πραγματικά περιστατικά και η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

16. Η οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού, η οποία ισχύει από τον Ιούλιο του 2006, προβλέπει ιδίως ότι τα συστήματα κλιματισμού όλων των τύπων οχημάτων που εγκρίνονται μετά την 1η Ιανουαρίου 2011 πρέπει να χρησιμοποιούν ψυκτικό μέσο με δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη έως 150. Εντούτοις, η οδηγία δεν προβλέπει συγκεκριμένο είδος ψυκτικού μέσου.

17. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές οχημάτων συμφώνησαν, στο πλαίσιο διαδικασίας διεθνούς τυποποιήσεως διεξαχθείσας το 2009, να χρησιμοποιούν το υγρό ψυκτικό μέσο με τον κωδικό αναφοράς R1234yf (στο εξής: ψυκτικό μέσο R1234yf). Το 2012, η διακοπή του εφοδιασμού του εν λόγω υγρού ψυκτικού μέσου, λόγω καταστροφής των οικείων εγκαταστάσεων παραγωγής από το τσουνάμι της Fukushima, κατέστησε προβληματική την αποτελεσματική εφαρμογή των προβλεπόμενων στην οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού απαιτήσεων. Αποκρινόμενη στην κατάσταση αυτή, κατόπιν αιτημάτων παροχής διευκρινίσεων που έλαβε από τις εθνικές αρχές, η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση με την οποία ενημέρωσε τα κράτη μέλη ότι δεν θα κινήσει οποιαδήποτε διαδικασία λόγω παραβάσεως, λόγω μη συμμορφώσεως των οχημάτων προς την οδηγία, τουλάχιστον έως ότου το ψυκτικό μέσο R1234yf καταστεί εκ νέου διαθέσιμο, διευκρινίζοντας, εντούτοις, ότι αυτή η περίοδος αναστολής λήψεως μέτρων δεν θα παραταθεί σε καμία περίπτωση πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2012[4]. Αυτό σήμαινε ότι, μετά την ημερομηνία αυτή, οι κατασκευαστές δεν θα μπορούσαν πλέον να κάνουν χρήση του υγρού ψυκτικού μέσου που χρησιμοποιούσαν έως τότε, ήτοι αυτού με τον κωδικό αναφοράς R134a (στο εξής: ψυκτικό μέσο R134a), του οποίου το δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη ήταν σημαντικά υψηλότερο του ορίου που προβλεπόταν στην οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού[5].

18. Στις αρχές Ιανουαρίου 2013, οι συνθήκες εφοδιασμού του ψυκτικού μέσου R1234yf ομαλοποιήθηκαν.

19. Στις 3 Μαρτίου 2011, στις 8 Ιουνίου 2011 και στις 18 Οκτωβρίου 2012, η KBA, αρμόδια γερμανική αρχή για την έγκριση των οχημάτων, ενέκρινε τους νέους τύπους οχημάτων 246, 176 και 117, κατόπιν αιτήσεως της εταιρίας Daimler AG (στο εξής: Daimler). Δεδομένου ότι ενέπιπταν στο χρονικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού, οι εν λόγω εγκρίσεις δεν μπορούσαν να χορηγηθούν εάν οι επίμαχοι τύποι δεν χρησιμοποιούσαν το σύμφωνο προς τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας ψυκτικό μέσο (R1234yf).

20. Εν συνεχεία, η Daimler διατύπωσε αμφιβολίες όσον αφορά την ασφάλεια της χρήσεως του ψυκτικού μέσου R1234yf στους τύπους 246, 176 και 117 και, επομένως, δήλωσε την πρόθεσή της να χρησιμοποιεί, από τον Ιανουάριο του 2013, το ψυκτικό μέσο R134a αντί του ψυκτικού μέσου R1234yf. Ως εκ τούτου, το φθινόπωρο του 2012 η εταιρία αυτή απέσυρε σχεδόν 700 οχήματα των ως άνω τύπων και αντικατέστησε το ψυκτικό μέσο R1234yf με το ψυκτικό μέσο R134a.

21. Τον Νοέμβριο του 2012, λίγο πριν από τη λήξη της αναστολής που είχε αποφασίσει η Επιτροπή, οι γερμανικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή να παρατείνει κατά έξι μήνες την περίοδο μη εφαρμογής των απαιτήσεων της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού, λόγω της αναγκαιότητας εκ νέου επαληθεύσεως της ασφάλειας του μοναδικού σύμφωνου προς την εν λόγω οδηγία και διαθέσιμου στην αγορά ψυκτικού μέσου.

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 [Ανακοίνωση της Επιτροπής «Διακοπή εφοδιασμού απαραίτητου στοιχείου των κινητών συστημάτων κλιματισμού και συνέπεια της καταστάσεως αυτής στην εφαρμογή της οδηγίας 2006/40/ΕΚ στην αυτοκινητοβιομηχανία» C(2012) 2200 τελικό].

5 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη του εν λόγω ψυκτικού μέσου ήταν σχεδόν 3000, έναντι του προβλεπόμενου ορίου 150 στην οδηγία.

22. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κάλεσε όλα τα κράτη μέλη να προσκομίσουν πληροφορίες σχετικά με την τήρηση της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού στις αντίστοιχες επικράτειές τους. Στην απάντησή τους στο αίτημα αυτό, οι γερμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι ένας μόνο κατασκευαστής με γερμανική έγκριση (Daimler) κατασκεύαζε και πωλούσε οχήματα μη συμμορφούμενα προς τις σχετικές με την έγκρισή τους απαιτήσεις.

23. Από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2013, η Daimler διέθεσε στην αγορά 133 713 οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 κάνοντας χρήση του ψυκτικού μέσου R134a, καίτοι οι εν λόγω τύποι εγκρίθηκαν μετά την 1η Ιανουαρίου 2011 και έπρεπε, επομένως, να χρησιμοποιήσουν ψυκτικό μέσο σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού.

24. Στις 3 Ιανουαρίου 2013, η ΚΒΑ κάλεσε την Daimler να εκθέσει, εντός προθεσμίας 15 ημερών, τα μέτρα που έλαβε για την αποκατάσταση της συμμορφώσεως προς την εν λόγω οδηγία. Αποκρινόμενη στο εν λόγω αίτημα στις 15 Ιανουαρίου 2013, η Daimler παρουσίασε σχέδιο δράσεως με σκοπό την εξεύρεση, έως τις 15 Ιουνίου 2013, τεχνικής λύσεως για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας που απέρρεαν από τη χρήση στα οχήματά της του ψυκτικού μέσου R1234yf. Εν συνεχεία, στις 4 Μαρτίου 2013, η ΚΒΑ διέταξε την Daimler να λάβει κατάλληλα μέτρα για την αποκατάσταση της συμμορφώσεως της παραγωγής των τύπων 246, 176 και 117 προς την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού. Σε περίπτωση μη λήψεως σχετικών μέτρων από την Daimler, η ΚΒΑ θα ανακαλούσε την έγκριση από τις 30 Ιουνίου 2013. Στις 26 Ιουνίου 2013, η Daimler γνωστοποίησε στην ΚΒΑ ότι έπαυσε οριστικά την παραγωγή των τύπων 246, 176 και 117, δεδομένου ότι οι προσπάθειες εξευρέσεως τεχνικής λύσεως για την αντιμετώπιση των προμνησθέντων προβλημάτων ασφάλειας δεν καρποφόρησαν.

25. Εν συνεχεία, η ΚΒΑ κάλεσε επανειλημμένως, από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 26 Ιουνίου 2013, την Daimler να αποκαταστήσει τη συμμόρφωση των 133 713 οχημάτων που διέθεσε στην αγορά. Στα τέλη του 2015, η Daimler ενημέρωσε την ΚΒΑ ότι είχε αναπτύξει τις αναγκαίες τεχνικές λύσεις. Εντούτοις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, έως σήμερα, η συμμόρφωση των προμνησθέντων οχημάτων προς την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού δεν έχει αποκατασταθεί, η δε έγκρισή τους δεν έχει ανακληθεί.

26. Στις 17 Μαΐου 2013, η ΚΒΑ έκανε δεκτή αίτηση της Daimler περί επεκτάσεως του εγκεκριμένου τύπου οχήματος 245G (όχημα συμπιεσμένου φυσικού αερίου) σε νέες παραλλαγές οχημάτων συμπιεσμένου φυσικού αερίου της κλάσεως B. Δεδομένου ότι είχε αρχικά εγκριθεί το 2008, ο τύπος 245G δεν υπαγόταν στην υποχρέωση χρήσεως ψυκτικού μέσου σύμφωνου προς την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού. Η επέκταση της εγκρίσεως του εν λόγω τύπου κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή με επιστολή της 22ας Μαΐου 2013. Εν συνεχεία, στις 3 Ιουνίου 2013, η ΚΒΑ έκανε δεκτή νέα αίτηση της Daimler περί επεκτάσεως του ίδιου εγκεκριμένου τύπου σε ορισμένα μοντέλα της νέας κλάσεως B, της κλάσεως A και της κλάσεως CLA.

27. Κατά την Επιτροπή, οι ως άνω αιτήσεις επεκτάσεως είχαν στην πραγματικότητα ως αντικείμενο τα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117, των οποίων την παραγωγή η Daimler είχε διαβεβαιώσει ότι είχε παύσει οικειοθελώς. Κατά την άποψη της Επιτροπής, οι επεκτάσεις του τύπου 245G που χορήγησε η ΚΒΑ παρείχαν στην Daimler τη δυνατότητα να συνεχίσει να παράγει και να διαθέτει στην αγορά τους προμνησθέντες τύπους οχημάτων, χωρίς η Daimler να υποχρεούται να χρησιμοποιήσει σε αυτά το σύμφωνο προς την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού ψυκτικό μέσο.

28. Η Επιτροπή απέστειλε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έγγραφο αίτημα παροχής διευκρινίσεων στις 10 Ιουνίου 2013 και, εν συνεχεία, έγγραφο οχλήσεως στις 27 Ιανουαρίου 2014. Με το έγγραφο αυτό προσήπτε στις γερμανικές αρχές ότι επέτρεψαν, στο διάστημα από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2013, την κατασκευή και τη διάθεση στην αγορά 133 713 οχημάτων κατά παράβαση των σχετικών με την οικεία έγκριση απαιτήσεων, ότι δεν επέβαλαν κυρώσεις στον επίμαχο κατασκευαστή και ότι καταστρατήγησαν την εφαρμογή της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού.

29. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας απάντησε στο έγγραφο οχλήσεως στις 26 Μαρτίου 2014. Όσον αφορά τη μη συμμόρφωση των οχημάτων προς τις σχετικές με την έγκρισή τους απαιτήσεις, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υπενθύμισε ότι οι αρμόδιες εθνικές αρχές διαθέτουν, βάσει της οδηγίας-πλαισίου, περιθώριο εκτιμήσεως και υποστήριξε επίσης ότι η αναγκαιότητα σεβασμού της αρχής της αναλογικότητας δεν της επέτρεπε να θεσπίσει συγκεκριμένα μέτρα. Επιπλέον, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας εξέθεσε ότι τα στοιχεία που παρέσχε η Daimler άφηναν να εννοηθεί ότι η χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια. Εξάλλου, κατά την άποψή της, η μη συμμόρφωση των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 είχε μόνο περιορισμένο αντίκτυπο στον σκοπό προστασίας του κλίματος που επιδιώκεται με την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού. Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά την προβαλλόμενη καταστρατήγηση της οδηγίας αυτής, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστήριξε ότι η KBA ήταν υποχρεωμένη να κάνει δεκτές τις αιτήσεις επεκτάσεως της εγκρίσεως τύπου 245G, δεδομένου ότι η εν λόγω αρχή δεν διαθέτει περιθώριο εκτιμήσεως, εφόσον διαπιστωθεί ότι πληρούνται οι προβλεπόμενες στην οδηγία-πλαίσιο προϋποθέσεις. Επιπλέον, έπρεπε να ληφθεί υπόψη ότι οι εγκρίσεις των τύπων 246, 176 και 117 έπαυσαν να ισχύουν από τη στιγμή που η Daimler έπαυσε τη σχετική παραγωγή.

30. Εν συνεχεία, η Επιτροπή απέστειλε, στις 25 Σεπτεμβρίου 2014, αιτιολογημένη γνώμη στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, στην οποία επιβεβαίωσε τις αιτιάσεις που είχε εκθέσει στο έγγραφο οχλήσεως.

31. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας απάντησε με έγγραφο της 25ης Νοεμβρίου 2014, στο οποίο επανέλαβε κατ' ουσίαν τα ίδια επιχειρήματα με εκείνα που είχε προβάλει ως απάντηση στο έγγραφο οχλήσεως.

III. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου και τα αιτήματα των διαδίκων

32. Στις 22 Δεκεμβρίου 2016 η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας κατέθεσε υπόμνημα αντικρούσεως στις 15 Μαρτίου 2017. Εν συνεχεία, οι διάδικοι κατέθεσαν υπόμνημα απαντήσεως και υπόμνημα ανταπαντήσεως, αντιστοίχως, στις 26 Απριλίου 2017 και στις 12 Ιουνίου 2017.

33. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η οποία διεξήχθη στις 11 Ιανουαρίου 2018, η Επιτροπή και η Γερμανική Κυβέρνηση ανέπτυξαν προφορικά την άμυνά τους και απάντησαν στις ερωτήσεις του Δικαστηρίου.

34. Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη σε τρεις περιπτώσεις τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού i) παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμορφώσεως των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 προς τους εγκεκριμένους τύπους (άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου), ii) παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή των κυρώσεων (άρθρο 46 σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου), iii) κάνοντας δεκτή, στις 17 Μαΐου 2013, αίτηση της Daimler περί επεκτάσεως της εγκρίσεως του τύπου οχημάτων 245G σε οχήματα για τα οποία είχε χορηγηθεί άλλη έγκριση, στην οποία εφαρμόζονται οι νέες απαιτήσεις της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού, καταστρατηγώντας με τον τρόπο αυτό, κατά την Επιτροπή, την εν λόγω οδηγία. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ζητεί από το Δικαστήριο να απορρίψει την προσφυγή της Επιτροπής.

IV. Νομική ανάλυση

Α. Επί της παραβάσεως των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου

1. Επιχειρήματα των διαδίκων

35. Στην προσφυγή, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι από το άρθρο 4, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου, καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 4, της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού προκύπτει ότι, εν προκειμένω, οι τύποι οχημάτων 246, 176 και 117 μπορούσαν να λάβουν την έγκριση ΕΚ μόνο εφόσον το δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη του χρησιμοποιούμενου στα συστήματα κλιματισμού αυτών ψυκτικού μέσου δεν υπερέβαινε το 150. Ως εκ τούτου, εφόσον κατά την παραγωγή των οχημάτων που εμπίπτουν στους εν λόγω τύπους χρησιμοποιήθηκε ψυκτικό μέσο με υψηλότερο δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη, τα νέα κατασκευασθέντα οχήματα, τα οποία η Επιτροπή εκτιμά σε 800 000 στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως την κατάθεση της προσφυγής[6], δεν συμμορφώνονταν πλέον προς τον εγκεκριμένο τύπο. Κατά την Επιτροπή, υπό τις περιστάσεις αυτές, η ΚΒΑ ήταν υποχρεωμένη να διασφαλίσει την αποκατάσταση της συμμορφώσεως της παραγωγής και των νέων παραγόμενων οχημάτων. Ειδικότερα, η εν λόγω αρχή όφειλε να διασφαλίσει, αφενός, ότι το ψυκτικό μέσο που χρησιμοποιούνταν στην παραγωγή δεν είχε δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη άνω του 150 και, αφετέρου, ότι τα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117, τα οποία κατασκευάστηκαν και διατέθηκαν στην αγορά κάνοντας χρήση μη επιτρεπόμενου ψυκτικού μέσου, θα εξοπλίζονταν εκ νέου με ψυκτικό μέσο σύμφωνο προς τις σχετικές με τον εγκεκριμένο τύπο τους απαιτήσεις. Εντούτοις, καίτοι ενημερώθηκε για την εν λόγω μη συμμόρφωση, η ΚΒΑ δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα για τη θεραπεία της, συμπεριφορά η οποία συνιστά, κατά την Επιτροπή, παράβαση των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου[7]. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όχι μόνο η ΚΒΑ δεν ανακάλεσε την έγκριση αλλά δεν έκανε καν χρήση των εναλλακτικών δυνατοτήτων που είχε στη διάθεσή της, όπως την απόσυρση και την επισκευή των επίμαχων οχημάτων. Η απειλή ανακλήσεως της εγκρίσεως που όντως διατύπωσε η ΚΒΑ αναμφίβολα δεν συνιστούσε κατάλληλο μέτρο βάσει των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου.

36. Αντικρούοντας το επιχείρημα των γερμανικών αρχών, κατά το οποίο η ΚΒΑ δεν μπορούσε να λάβει αποτελεσματικότερα μέτρα λόγω αμφιβολιών σχετικά με τη χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf στα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η οδηγία-πλαίσιο δεν περιέχει τα συστατικά στοιχεία εξαιρέσεως ή αιτιολογίας βάσει της οποίας τα κράτη μέλη μπορούν να παρεκκλίνουν από την τήρηση των εναρμονισμένων τεχνικών απαιτήσεων σε περίπτωση αμφιβολιών σχετικά με την καταλληλότητα αυτών. Αντιθέτως, η εν λόγω οδηγία προβλέπει, με ευθύνη των κρατών μελών, ανεπιφύλακτη υποχρέωση διασφαλίσεως της τηρήσεως όλων των τεχνικών απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Παρέκκλιση προβλέπεται μόνο στην προβλεπόμενη στο άρθρο 29 της οδηγίας-πλαισίου περίπτωση.

37. Στο υπόμνημα αντικρούσεως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί, καταρχάς, την προβαλλόμενη παράβαση του άρθρου 12 της οδηγίας-πλαισίου. Κατά την ερμηνεία της, η επαλήθευση που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη δεν αφορά τη συμμόρφωση των οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο, αλλά απλώς την ύπαρξη αφηρημένα κατάλληλων μέτρων για τη διασφάλιση τέτοιας συμμορφώσεως. Εάν υποτεθεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας όφειλε να

6 Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στον όγκο των πωλήσεων οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117. Η διαφορά σε σχέση με την προηγούμενη εκτίμηση των 133 713 οχημάτων οφείλεται στη συνεκτίμηση των οχημάτων που παράχθηκαν και διατέθηκαν στην αγορά επίσης μετά τις 26 Ιουνίου 2013.

7 Εξάλλου, κατά την Επιτροπή, η μη συμμόρφωση συνεχίζεται. Συγκεκριμένα, η ισχύς των εγκρίσεων των τύπων 246, 176 και 117 δεν έπαυσε στις 26 Ιουνίου 2013, λαμβανομένου υπόψη ότι και τα οχήματα που παρήγαγε η Daimler μετά την εν λόγω ημερομηνία αντιστοιχούσαν στους προμνησθέντες τύπους, καίτοι στα εν λόγω οχήματα επεκτάθηκε ο τύπος 245G.

επαληθεύσει μόνο την τήρηση του ελέγχου ποιότητας της παραγωγής από την Daimler, η καθής εκτιμά ότι δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι ο εν λόγω έλεγχος δεν λειτούργησε, απορρίπτει δε την άποψη ότι από την έλλειψη συμμορφώσεως προκύπτει άνευ ετέρου μη τήρηση της υποχρεώσεως επαληθεύσεως του συστήματος ελέγχου ποιότητας.

38. Ομοίως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί την αιτίαση που αφορά παράβαση του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου. Στηρίζει τη συλλογιστική της στο επιχείρημα ότι ο εν λόγω κανόνας παρέχει ρητώς διακριτική ευχέρεια στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Επομένως, σε περίπτωση μη συμμορφώσεως, οι εν λόγω αρχές δεν υποχρεούνται σε άμεση ανάκληση της εγκρίσεως, αλλά οφείλουν, αντιθέτως, να λαμβάνουν μέτρα σταδιακά («λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα») και να ανακαλούν την έγκριση ως έσχατο μέτρο («συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται»). Συμπερασματικά, κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το γράμμα του άρθρου 30 επιβάλλει να είναι η παρέμβαση των αρμόδιων αρχών σύμφωνη προς την αρχή της αναλογικότητας. Για τον λόγο αυτό, καμία αιτίαση δεν μπορεί να διατυπωθεί κατά της KBA, η οποία είχε ζητήσει από την Daimler να της υποβάλει σχέδιο δράσεως με προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος, απειλώντας να ανακαλέσει την έγκριση μόνο εάν αυτό δεν συνέβαινε εντός της ταχθείσας προθεσμίας. Επιπλέον, η ανάκληση δεν μπορούσε να διαταχθεί λόγω της παύσεως της παραγωγής των επίμαχων οχημάτων από την Daimler πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας.

39. Εν συνεχεία, απαντώντας στην αιτίαση που διατύπωσε η Επιτροπή κατά της KBA ότι έλαβε αρχικά μέτρα για την ανάλυση των κινδύνων που απέρρεαν από τη χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επισημαίνει ότι η KBA δεν μπορούσε να αποκλείσει, στον δεδομένο χρόνο, την ύπαρξη σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια κατά την έννοια της οδηγίας 2001/95. Συναφώς, η καθής επισημαίνει ότι η οδηγία-πλαίσιο δεν προβλέπει τα μέτρα που πρέπει ενδεχομένως να λαμβάνονται όσον αφορά τα μη συμμορφούμενα οχήματα που παράχθηκαν και διατέθηκαν στην αγορά έως την ανάκληση της εγκρίσεως. Δεν μπορούσε, άλλωστε, να γίνει επίκληση του άρθρου 32, το οποίο προβλέπει την απόσυρση των οχημάτων, δεδομένου ότι αυτό εφαρμόζεται μόνο σε οχήματα τα οποία «παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος». Συγκεκριμένα, υπό τις προεκτεθείσες περιστάσεις, η μη συμμόρφωση των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 δεν ενείχε, κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, σημαντικό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία και είχε μόνο οριακό και μη υπολογίσιμο αντίκτυπο στο περιβάλλον.

40. Επομένως, κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών που διέθετε, η KBA είχε ενεργήσει εντός των ορίων της διακριτικής ευχέρειάς της, σταθμίζοντας, αφενός, τη μη συμμόρφωση και, αφετέρου, τους κινδύνους για την ασφάλεια, με πλήρη σεβασμό της αρχής της αναλογικότητας. Συγκεκριμένα, η KBA είχε εξετάσει τη δυνητικώς επικίνδυνη κατάσταση και είχε διενεργήσει τις δικές της επαληθεύσεις οι οποίες, καίτοι δεν είχαν επιβεβαιώσει την απαίτηση ταχείας λήψεως μέτρων λόγω της υπάρξεως σοβαρού κινδύνου κατά την έννοια της οδηγίας 2001/95, είχαν αναδείξει τον κίνδυνο αναφλέξεων και εκθέσεων σε υδροφθόριο. Εν συνεχεία, μετά την ανακοίνωση της Daimler ότι είχε αρχίσει να χρησιμοποιεί το ψυκτικό μέσο R1234yf στα οχήματά της από τις 20 Οκτωβρίου 2015, η KBA απηύθυνε εγγράφως στην εταιρία ερωτήσεις σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας που κατέστησαν επιτρεπτή μια τέτοια χρήση. Ικανοποιημένη από τις απαντήσεις που έλαβε, η KBA είχε ζητήσει να πληροφορηθεί τον Δεκέμβριο του 2015 αν τα εν λόγω μέτρα μπορούσαν να εφαρμοστούν επίσης στα 133 713 οχήματα που είχαν ήδη διατεθεί στην αγορά με σκοπό την αποκατάσταση της συμμορφώσεώς τους προς την έγκριση. Λαμβανομένων υπόψη των απαντήσεων της Daimler, οι οποίες αναδείκνυαν τα προβλήματα διαθέσεως του ψυκτικού μέσου και τους σημαντικούς κινδύνους που απέρρεαν από την αναγκαιότητα τροποποιήσεως ευαίσθητων από άποψη ασφάλειας στοιχείων, η KBA είχε αναθέσει σε τεχνική υπηρεσία να αξιολογήσει το εφικτό της εφαρμογής μέτρων μετατροπής. Όταν ενημερώθηκε από την τεχνική υπηρεσία ότι δεν ήταν δυνατή η διεξαγωγή σαφούς αξιολογήσεως χωρίς πολύπλοκη διαδικασία ελέγχου, τον Ιούλιο του 2016, η KBA είχε ζητήσει από την Daimler λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τη μέθοδο αξιολογήσεως και την

ανάλυση των κινδύνων για τη μετατροπή σε συνεργείο των επίμαχων οχημάτων. Η τεχνική αξιολόγηση των αναλύσεων που διαβίβασε η Daimler τον Σεπτέμβριο του 2016 δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Όταν ολοκληρωθεί, και εφόσον είναι αρνητική, η KBA προτίθεται να εκδώσει διαταγή προς την Daimler περί αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως.

41. Στο υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει, πρώτον, ότι το άρθρο 12 της οδηγίας-πλαισίου δεν επιβάλλει απλώς τη λήψη κατάλληλων μέτρων για τον προσδιορισμό ενδεχομένων περιπτώσεων μη συμμορφώσεως της παραγωγής, αλλά σκοπεί στη διαφύλαξη της συμμορφώσεως της παραγωγής διασφαλίζοντας τη λήψη των αναγκαίων μέτρων στην περίπτωση που εντοπίζονται όντως τέτοιες περιπτώσεις μη συμμορφώσεως. Όσον αφορά το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαισίου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα περί αναλογικότητας επιχειρήματα που πρόβαλε η καθής δεν δικαιολογούν το γεγονός ότι δεν έχουν ακόμη ληφθεί τα αναγκαία μέτρα ώστε να υποχρεωθεί η Daimler σε αποκατάσταση της συμμορφώσεως. Ειδικότερα, το γεγονός ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν έχει ακόμη διατάξει την αποκατάσταση της συμμορφώσεως, αλλά απλώς αρκείται στην εξέταση του ενδεχόμενου εκδόσεως διαταγής, υπερβαίνει τη διακριτική ευχέρεια που αναγνωρίζεται στην οδηγία-πλαίσιο.

42. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου δεν παρέχουν κανένα περιθώριο εκτιμήσεως στα κράτη μέλη όσον αφορά την τήρηση των εναρμονισμένων τεχνικών απαιτήσεων κατά τη λήψη των αναγκαίων για την αποκατάσταση της συμμορφώσεως μέτρων. Από την άποψη αυτή, κατά την Επιτροπή, η στάθμιση, αφενός, των επιπτώσεων της μη συμμορφώσεως στο κλίμα και, αφετέρου, των εικαζόμενων κινδύνων για την ασφάλεια που απέρρεαν από τη χρήση του σύμφωνου προς την οδηγία περί συστημάτων κλιματισμού ψυκτικού μέσου αντιβαίνει προς τα προμνησθέντα άρθρα.

43. Στο υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επαναλαμβάνει ότι η επιλογή όσον αφορά τα «αναγκαία μέτρα» που προβλέπονται στο άρθρο 30 της οδηγίας-πλαισίου σε περίπτωση μη συμμορφώσεως συνεπάγεται κατ' ανάγκη τη στάθμιση όλων των περιστάσεων της συγκεκριμένης περιπτώσεως, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ασφάλεια και την υγεία των προσώπων. Κατ' ουσίαν, η KBA άσκησε ορθώς τη διακριτική της ευχέρεια και ενήργησε με κατάλληλο και αποτελεσματικό τρόπο.

2. Εκτίμηση

44. Κατά την άποψή μου, η εξέταση του πρώτου λόγου προσφυγής επιβάλλει ορισμένες σύντομες εισαγωγικές παρατηρήσεις σχετικά με το νομικό πλαίσιο, το οποίο χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό τεχνικής εξειδικεύσεως, στο οποίο εντάσσεται η υποβληθείσα στην κρίση του Δικαστηρίου διαφορά.

α) Εισαγωγικές παρατηρήσεις

45. Η νομοθεσία που αποτελεί αντικείμενο της υπό κρίση υποθέσεως εντάσσεται στο πλαίσιο της διαδικασίας εναρμονίσεως των εθνικών διατάξεων περί τεχνικών προτύπων και εγκρίσεως των αυτοκινήτων οχημάτων, την οποία η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα ξεκίνησε στη δεκαετία του 1960, με σκοπό την υλοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων στην αυτοκινητοβιομηχανία. Για τον σκοπό αυτό, ο Ευρωπαίος νομοθέτης θέσπισε μεθοδολογία, η οποία συνίσταται στην ενσωμάτωση όλων των τεχνικών προτύπων περί εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας, πωλήσεως και θέσεως σε εμπορική κυκλοφορία των οχημάτων σε μία οδηγία-πλαίσιο (αρχικά την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων

τους[8], την οποία αντικατάστησε εν συνεχεία η ισχύουσα οδηγία-πλαίσιο), την οποία συμπληρώνει σειρά κανονιστικών πράξεων (στο εξής: κανονιστικές πράξεις), στις οποίες παραπέμπει η οδηγία-πλαίσιο[9].

46. Η οδηγία-πλαίσιο διασφαλίζει τον σεβασμό των εναρμονισμένων τεχνικών προτύπων μέσω διττού ελέγχου. Ο πρώτος έλεγχος διενεργείται πριν από την έναρξη της παραγωγής (στο εξής: εκ των προτέρων έλεγχος), ενώ ο δεύτερος διενεργείται μετά την έναρξη της παραγωγής (στο εξής: εκ των υστέρων έλεγχος). Ο εκ των προτέρων έλεγχος, ο οποίος διενεργείται σε αντιπροσωπευτικό πρωτότυπο του εκάστοτε οχήματος, συνίσταται στην επαλήθευση της συμμορφώσεως του εν λόγω πρωτοτύπου προς τα εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα[10]. Εάν ο εν λόγω έλεγχος έχει θετική έκβαση, τα κράτη μέλη εκδίδουν έγκριση ΕΚ για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, σκοπός της οποίας είναι να παρέχει στον κατασκευαστή τη νομική βεβαιότητα ότι όλα τα προϊόντα που συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο μπορούν να διατίθενται νομίμως στην αγορά. Δεδομένου ότι η τήρηση των εναρμονισμένων τεχνικών προτύπων έχει ήδη αξιολογηθεί και πιστοποιηθεί επ' ευκαιρία της εγκρίσεως, ο εκ των υστέρων έλεγχος περιορίζεται στη συμμόρφωση της παραγωγής και των νέων παραγόμενων οχημάτων προς την έγκριση του εκάστοτε τύπου οχήματος.

47. Ο πρώτος λόγος που προβάλλει η Επιτροπή στην υπό κρίση υπόθεση αφορά αποκλειστικά τον εκ των υστέρων έλεγχο. Ειδικότερα, η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι δεν έλαβε μέτρα έναντι της Daimler, η οποία, αφού απέκτησε την έγκριση των τύπων 246, 176 και 117, παρήγαγε οχήματα τα οποία δεν συμμορφώνονται πλήρως προς τα εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα που εφαρμόζονται στους εν λόγω τύπους, κατά παράβαση μιας εκ των κανονιστικών πράξεων, ήτοι της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού. Αντιλαμβανόμενη την παράβαση αυτή εκ μέρους της Daimler, η KBA έπρεπε, κατά την Επιτροπή, να είχε λάβει μέτρα, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 12 της οδηγίας-πλαισίου, με σκοπό την αποκατάσταση της συμμορφώσεως της παραγωγής του εν λόγω κατασκευαστή προς τον εγκεκριμένο τύπο, καθώς και κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 30 της ίδιας οδηγίας, με σκοπό την αποκατάσταση της συμμορφώσεως των ήδη παραχθέντων οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο.

48. Δεδομένου ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ήγειρε, στα υπομνήματά της, διάφορες ενστάσεις σχετικές με τις δύο διατάξεις τις οποίες, κατά την Επιτροπή, παρέβη, εκτιμώ σκόπιμο να υποδιαιρεθεί σε δύο σκέλη η επί της ουσίας εξέταση του πρώτου λόγου.

β) Επί της μη αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως της παραγωγής

49. Το άρθρο 12 της οδηγίας-πλαισίου («Συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής»), του οποίου το περιεχόμενο εκτίθεται αναλυτικότερα στο παράρτημα Χ της ίδιας οδηγίας, επιβάλλει στα κράτη μέλη τριπλή υποχρέωση.

50. Στην πρώτη παράγραφο ορίζεται ότι, κατά τη χορήγηση της εγκρίσεως, το κράτος μέλος οφείλει να λαμβάνει τα «απαιτούμενα μέτρα» για να επαληθεύει ότι ο κατασκευαστής προέβλεψε τις κατάλληλες ρυθμίσεις προκειμένου να εξασφαλίζει ότι τα παραγόμενα οχήματα συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Βάσει του παραρτήματος Χ, τα εν λόγω μέτρα συνίστανται σε αξιολόγηση των συστημάτων διαχειρίσεως της ποιότητας («αρχική αξιολόγηση»), βάσει των οδηγιών για τον σχεδιασμό και τη διεξαγωγή της αξιολογήσεως που περιέχονται στο εναρμονισμένο πρότυπο ISO 10011 του 1991[11], και στην επαλήθευση των ελέγχων που αφορούν το αντικείμενο της εγκρίσεως και το προϊόν («διακανονισμοί συμμόρφωσης του προϊόντος»), βάσει των προβλεπομένων στο

8 ΕΕ ειδ. εκδ. 13/001, σ. 46.

9 Βλ. εξαντλητικό κατάλογο που παρατίθεται στο παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου.

10 Ο έλεγχος αυτός προβλέπεται στο άρθρο 4 της οδηγίας-πλαισίου.

11 Βλ. υποσημείωση 1 του παραρτήματος Χ.

σημείο 2.2 («[η] αρχή έγκρισης ΕΚ τύπου ενός κράτους μέλους […] επαληθεύει την ύπαρξη επαρκών διακανονισμών και τεκμηριωμένων σχεδίων ελέγχου, τα οποία συμφωνούνται με τον κατασκευαστή για κάθε έγκριση, για τη διεξαγωγή, σε καθορισμένα διαστήματα, των δοκιμών ή σχετικών ελέγχων προς επαλήθευση της συνεχούς συμμόρφωσης προς τον εγκεκριμένο τύπο»).

51. Στην δεύτερη παράγραφο προβλέπεται ότι, μετά τη χορήγηση της εγκρίσεως, το κράτος μέλος οφείλει να λαμβάνει τα «απαιτούμενα μέτρα» για να επαληθεύει, μετά την έναρξη της παραγωγής, ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 εξακολουθούν να είναι κατάλληλες και ότι τα παραγόμενα οχήματα εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.

52. Στην τρίτη παράγραφο ρυθμίζεται η περίπτωση στην οποία οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 δεν εφαρμόστηκαν, αποκλίνουν σημαντικά από τις συμφωνηθείσες ή δεν εφαρμόζονται πλέον, και διευκρινίζεται ότι το κράτος μέλος οφείλει στην περίπτωση αυτή να λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα, περιλαμβανομένης της ανακλήσεως της εγκρίσεως τύπου, για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η συμμόρφωση της διαδικασίας παραγωγής.

53. Τα επιχειρήματα που προέβαλε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στο υπόμνημα αντικρούσεως αφορούν μόνο την πρώτη παράγραφο του άρθρου 12. Συναφώς, η καθής υποστηρίζει ότι η φύση της υποχρεώσεως που επιβάλλεται στα κράτη μέλη στην εν λόγω παράγραφο διαφέρει από εκείνη που εκτίθεται στην προσφυγή της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη δεν οφείλουν να διασφαλίζουν την απουσία περιπτώσεων μη συμμορφώσεως των παραγόμενων οχημάτων, αλλά μόνο να επαληθεύουν την ύπαρξη κατάλληλων ρυθμίσεων που εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση της παραγωγής. Κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, ουδέν μπορεί να της προσαφθεί εν προκειμένω, εφόσον ουδόλως αποδεικνύεται ότι ο έλεγχος ποιότητας της Daimler δεν λειτούργησε. Αντιθέτως, η ΚΒΑ ενημερώθηκε εξαρχής για την ύπαρξη της μη συμμορφώσεως στα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 λόγω της χρήσεως του ψυκτικού μέσου R134a αντί του ψυκτικού μέσου R1234yf.

54. Δεν αμφιβάλλω ότι το άρθρο 12, παράγραφος 1, εξεταζόμενο μεμονωμένα, μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια που υποδεικνύει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Εντούτοις, δεν μπορεί να παραβλεφθεί ότι αυτό είναι, όπως προεκτέθηκε, μόνον ένα συστατικό στοιχείο του συνολικού συστήματος ελέγχου της συμμορφώσεως της παραγωγής που καθορίζεται στο άρθρο 12.

55. Επομένως, εάν η επίμαχη διάταξη εξεταστεί στο σύνολό της, προκύπτει σαφώς ότι από τα κράτη μέλη δεν ζητείται απλώς να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να *επαληθεύουν*[12] την ύπαρξη αποκλίσεων στη συμμόρφωση της παραγωγής, αλλά να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την *αποκατάσταση*[13] της συμμορφώσεως της παραγωγής.

56. Αυτό προκύπτει κυρίως, όπως επισημαίνει συνοπτικώς η Επιτροπή στο υπόμνημα απαντήσεως, από το γράμμα του άρθρου 12, παράγραφος 3. Η υποχρέωση των κρατών μελών να λαμβάνουν τα «απαιτούμενα μέτρα», κατά την εν λόγω διάταξη, προϋποθέτει απλώς τη διαπίστωση της υπάρξεως της προμνησθείσας αποκλίσεως («όταν […] διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τα συμφωνηθέντα προγράμματα ελέγχου, ή δεν εφαρμόζονται πλέον»), ενώ αντικείμενο των μέτρων είναι αναμφίβολα η πραγματική αποκατάσταση της συμμορφώσεως της παραγωγής («για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η συμμόρφωση της διαδικασίας παραγωγής»).

12 Η υπογράμμιση δική μου.

13 Η υπογράμμιση δική μου.

57. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, δεν χωρεί αμφιβολία ότι υφίσταται εν προκειμένω παράβαση του άρθρου 12. Συγκεκριμένα, η μη εφαρμογή από την Daimler, από την 1η Ιανουαρίου 2013, κατάλληλων ρυθμίσεων για να διασφαλίζει τη συμμόρφωση της παραγωγής των οχημάτων των εγκεκριμένων τύπων 246, 176 και 117 έπρεπε να είχε οδηγήσει την KBA, ως αρμόδια αρχή, να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της εν λόγω συμμορφώσεως.

58. Επομένως, κατά την άποψή μου, το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής, το οποίο αντλείται από παράβαση του άρθρου 12 της οδηγίας-πλαισίου από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, πρέπει να γίνει δεκτό.

γ) Περί της μη εξασφαλίσεως της συμμορφώσεως των ήδη παραχθέντων οχημάτων

59. Το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαισίου («Οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο») ρυθμίζει την περίπτωση στην οποία το σύστημα ελέγχου της συμμορφώσεως της παραγωγής δεν λειτούργησε κατάλληλα, με αποτέλεσμα τα παραχθέντα οχήματα του κατασκευαστή να μη συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο τους. Στην περίπτωση αυτή, το εν λόγω άρθρο προβλέπει ότι το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση οφείλει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, περιλαμβανομένης της ανακλήσεως της εν λόγω εγκρίσεως, για την αποκατάσταση της συμμορφώσεως προς τον εγκεκριμένο τύπο.

60. Υπενθυμίζεται, καταρχάς, ότι το σχετικό με την παράβαση του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου ζήτημα ανακύπτει, στην υπό κρίση υπόθεση, σε σχέση με 133 713 οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 τα οποία η Daimler παρήγαγε και διέθεσε στην αγορά από την 1η Ιανουαρίου έως τις 26 Ιουνίου 2013 (ή, κατά την Επιτροπή, σε σχέση με σχεδόν 800 000 οχήματα που παράχθηκαν και διατέθηκαν στην αγορά από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως την ημερομηνία της προσφυγής), παρά το γεγονός ότι δεν συμμορφώνονταν προς την έγκρισή τους λόγω της χρήσεως του ψυκτικού μέσου R134a αντί του σύμφωνου προς την οδηγία περί συστημάτων κλιματισμού ψυκτικού μέσου (R1234yf). Ο λόγος της μη συμμορφώσεως των εν λόγω οχημάτων εντοπίζεται στο γεγονός ότι η Daimler ήταν πεπεισμένη, και ενημέρωσε σχετικά την KBA, ότι η χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf ενείχε σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια.

61. Οι διάδικοι δεν αμφισβητούν ότι η αντίδραση της KBA σε σχέση με τη συγκεκριμένη μη συμμόρφωση, η οποία εκτίθεται στα σημεία 24-25 των παρουσών προτάσεων, δεν οδήγησε στη λήψη οποιουδήποτε εκ των μέτρων αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως που προβλέπονται στον γερμανικό κανόνα δικαίου με τον οποίο μεταφέρθηκε στην εθνική έννομη τάξη το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαισίου (άρθρο 25 του EG-FGV), όπως είναι η ανάκληση της εγκρίσεως, η απόσυρση και η επισκευή των επίμαχων οχημάτων ή η εφαρμογή διατάξεων παρακολουθηματικού χαρακτήρα. Αντιθέτως, μετά την αρχική απειλή ανακλήσεως της εγκρίσεως (με σχετική προθεσμία για την αποκατάσταση της μη συμμορφώσεως), η KBA περιορίστηκε να ξεκινήσει διάλογο με την Daimler με σκοπό να επαληθεύσει τη δυνατότητα αναπτύξεως τεχνικών λύσεων που θα καθιστούσαν εφικτή τη χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf στα επίμαχα οχήματα χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια [14].

62. Κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η αντίδραση αυτή της KBA υπαγορευόταν από την απαίτηση να ενεργήσει τηρώντας την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προκύπτει από το γράμμα του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου («αναγκαία μέτρα»). Υπό τις παρούσες περιστάσεις, η ανάκληση της εγκρίσεως, η οποία δεν επιβάλλεται σε κάθε περίπτωση από τον εν λόγω κανόνα («συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται»), θα συνιστούσε, κατά την καθής, υπερβολική αντίδραση, λαμβανομένου υπόψη του σχετικά ήσσονος σημασίας χαρακτήρα της παρατηρηθείσας μη συμμορφώσεως στα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117.

14 Εντούτοις, πραγματική και σαφής διαταγή περί αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως των επίμαχων οχημάτων εκδόθηκε μόλις στις 23 Μαρτίου 2017, ήτοι σχεδόν τρεις μήνες μετά την κατάθεση της προσφυγής της Επιτροπής. Ως εκ τούτου, είναι αλυσιτελής για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας.

63. Προκειμένου να εξακριβωθεί αν η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου, πρέπει καταρχάς να διαπιστωθεί αν αυτή διαθέτει, δυνάμει του εν λόγω άρθρου, περιθώριο εκτιμήσεως και ενδεχομένως ποιο είναι το εύρος αυτού.

64. Επομένως, καίτοι γίνεται δεκτό ότι η γενική μνεία στα «*αναγκαία μέτρα*[15] ώστε να διασφαλίζεται ότι τα κατασκευαζόμενα οχήματα συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο» σημαίνει ότι η επίμαχη διάταξη παρέχει στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών περιθώριο εκτιμήσεως όσον αφορά την επιλογή του μέτρου που πρέπει να ληφθεί, συντάσσομαι με την άποψη της Επιτροπής όσον αφορά το γεγονός ότι το εν λόγω περιθώριο εκτιμήσεως δεν παρέχει τη δυνατότητα στις εν λόγω αρχές να επιλέγουν μέτρα εκτός της περιορισμένης ομάδας μέτρων που είναι *κατάλληλα προς αποκατάσταση της συμμορφώσεως*[16].

65. Κατά την άποψή μου, το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζεται από δύο βασικές παρατηρήσεις.

66. Η πρώτη ερείδεται στο γράμμα του άρθρου 30. Συγκεκριμένα, καίτοι υπό περιστάσεις διαφορετικές από αυτές των επίμαχων οδηγιών, το Δικαστήριο έχει ήδη διευκρινίσει ότι η χρήση της εκφράσεως «αναγκαία μέτρα», η οποία απαντά συχνά στις νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, χωρίς περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά το συγκεκριμένο περιεχόμενο των μέτρων που πρέπει να ληφθούν προκειμένου να διασφαλίζεται η επίτευξη του τεθέντος σκοπού, παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιλέγουν το μέτρο που πρέπει να λάβουν *μόνο μεταξύ εκείνων που καθιστούν εφικτή την επίτευξη του προμνησθέντος σκοπού*[17].

67. Η δεύτερη παρατήρηση, ακόμη πιο σημαντική, ερείδεται στο γεγονός ότι, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή στο υπόμνημα απαντήσεως, η παροχή στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ευρύτερου περιθωρίου εκτιμήσεως μη περιλαμβάνοντος την επίτευξη του σκοπού αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως προς τον εγκεκριμένο τύπο θα αφαιρούσε *κάθε πρακτική αποτελεσματικότητα*[18] από το ομοιόμορφο σύστημα εγκρίσεως που καθορίζεται από τον συνδυασμό των διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου και κανονιστικών πράξεων. Ειδικότερα, η ύπαρξη τέτοιου περιθωρίου εκτιμήσεως θα σήμαινε ότι οι αρμόδιες εθνικές αρχές έχουν τη δυνατότητα, οσάκις βρίσκονται αντιμέτωπες με περίπτωση μη συμμορφώσεως, να αξιολογούν τη σημασία που αυτές αποδίδουν στην τήρηση της επίμαχης τεχνικής απαιτήσεως υπό το πρίσμα των πραγματικών περιστάσεων και να αποφασίζουν ανάλογα τη λήψη ή μη μέτρων αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως των επίμαχων οχημάτων στον εγκεκριμένο τύπο. Εντούτοις, ερμηνεία η οποία έχει ως αποτέλεσμα να επαφίεται στις εν λόγω εθνικές αρχές η απόφαση σχετικά με το ποιες τεχνικές απαιτήσεις πρέπει να τηρούνται μεταξύ αυτών που περιέχονται στις κανονιστικές πράξεις θα αναιρούσε την πρακτική αποτελεσματικότητα του ομοιόμορφου συστήματος εγκρίσεως, δεδομένου ότι η εν λόγω πρακτική αποτελεσματικότητα εξαρτάται από την τήρηση *όλων*[19] των εναρμονισμένων τεχνικών απαιτήσεων που περιέχονται στις κανονιστικές πράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου.

68. Ανακεφαλαιώνοντας, για την ορθή ερμηνεία του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου, η οποία λαμβάνει υπόψη τόσο το γράμμα όσο και την πρακτική αποτελεσματικότητα της επίμαχης διατάξεως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το περιθώριο εκτιμήσεως που παρέχεται στις εθνικές αρχές δεν μπορεί να παραβλέπει την υποχρέωση επιτεύξεως του καθορισθέντος αποτελέσματος, ήτοι της αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως των επίμαχων οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο τους.

15 Η υπογράμμιση δική μου.

16 Η υπογράμμιση δική μου.

17 Η υπογράμμιση δική μου. Βλ., σε σχέση με το άρθρο 4 της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων («τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι η διάθεση ή η αξιοποίηση των αποβλήτων πραγματοποιείται χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η υγεία του ανθρώπου και χωρίς να χρησιμοποιούνται διαδικασίες ή μέθοδοι δυνάμενες να βλάψουν το περιβάλλον […]»), απόφαση της 26ης Απριλίου 2007, Επιτροπή κατά Ιταλίας (C-135/05, EU:C:2007:250, σκέψη 37).

18 Η υπογράμμιση δική μου.

19 Η υπογράμμιση δική μου.

69. Εν προκειμένω, καίτοι αληθεύει ότι η ανάκληση της εγκρίσεως δεν έπρεπε να θεωρηθεί υποχρεωτική κατά την έννοια της επίμαχης διατάξεως, δεν αμφισβητείται, επίσης, ότι οι εθνικοί κανόνες μεταφοράς του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου στην εσωτερική έννομη τάξη πρόβλεπαν ευρύ φάσμα μέτρων που μπορούσαν να καταστήσουν εφικτή την αποκατάσταση της συμμορφώσεως των επίμαχων οχημάτων προς τους εγκεκριμένους τύπους 246, 176 και 117 (για παράδειγμα, απόσυρση και επισκευή των οχημάτων, επιβολή της μεταβάσεως στο ψυκτικό μέσο R1234yf βάσει διατάξεως παρακολουθηματικού χαρακτήρα). Υπό τις περιστάσεις αυτές, η έκφραση «αναγκαία μέτρα» δεν υποχρέωνε την ΚΒΑ να επιλέξει *συγκεκριμένο μέτρο* μεταξύ των προβλεπομένων, αλλά τη δέσμευε να επιλέξει *κάποιο εξ αυτών*[20].

70. Κατά την άποψή μου, τα επιχειρήματα της καθής σχετικά με την αναγκαιότητα σταθμίσεως, αφενός, της απαιτήσεως επιτεύξεως του σκοπού αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως, μέσω της μεταβάσεως των επίμαχων οχημάτων στο ψυκτικό μέσο R1234yf, και, αφετέρου, των κινδύνων για την ασφάλεια που απέρρεαν από τη χρήση του εν λόγω ψυκτικού μέσου στα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 δεν μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση το ως άνω συμπέρασμα. Με άλλα λόγια, η μη επίτευξη του σκοπού της αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ούτε από την αναγκαιότητα, την οποία επικαλέστηκε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, διενέργειας επαληθεύσεων σχετικών με τους προμνησθέντες κινδύνους για την ασφάλεια.

71. Συναφώς, επισημαίνεται ότι η συλλογιστική της καθής βασίζεται στην υπόθεση της «ετερότητας» των σχετικών με την ασφάλεια των οχημάτων παραγόντων, των οποίων υπερισχύουν οι εναρμονισμένες τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στις απαριθμούμενες στο παράρτημα IV κανονιστικές πράξεις. Αυτό συνάγεται κυρίως από την επισήμανση, στο υπόμνημα ανταπαντήσεως, ότι τα επιχειρήματα της Επιτροπής δίνουν προτεραιότητα στον «απεριόριστο τυπικό σεβασμό» των εν λόγω τεχνικών απαιτήσεων σε σχέση με την προστασία της υγείας και της ζωής των προσώπων.

72. Κατά την άποψή μου, η υπόθεση αυτή είναι εσφαλμένη και, επομένως, ανατρέπει πλήρως την επιχειρηματολογία της καθής.

73. Συγκεκριμένα, εκτιμώ ότι δεν χωρεί αμφιβολία ότι η προστασία της ασφάλειας *συμπίπτει*, καταρχήν, με την εκπλήρωση των τεχνικών απαιτήσεων που περιέχονται στις διατάξεις των κανονιστικών πράξεων. Αυτό προκύπτει σαφέστατα από την αιτιολογική σκέψη 3 της οδηγίας-πλαισίου, κατά την οποία οι κανονιστικές πράξεις πρέπει να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας. Οι απαιτήσεις αυτές δεν αποτελούν σε καμία περίπτωση απλώς τυπικές απαιτήσεις, των οποίων η μη τήρηση μπορεί να δικαιολογείται από περαιτέρω προβληματισμούς ασφάλειας, αλλά αποσαφηνίζουν με διεξοδικό τρόπο τους σχετικούς με την ασφάλεια προβληματισμούς, οι οποίοι, κατά τον νομοθέτη της Ένωσης, πρέπει ή μπορούν να λαμβάνονται υπόψη συναφώς[21].

74. Εάν οι κανονιστικές πράξεις έχουν ήδη θεσπίσει το θεωρούμενο ως κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, αναμφίβολα τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επικαλούνται λόγους ασφάλειας για να δικαιολογήσουν τη μη τήρηση των διατάξεων των εν λόγω πράξεων.

75. Κατά συνέπεια, η ΚΒΑ δεν μπορεί να επικαλεστεί την αναγκαιότητα διενέργειας επαληθεύσεως των κινδύνων για την ασφάλεια που σχετίζονται με τη χρήση του ψυκτικού μέσου με δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη κάτω του 150 (R1234yf) για να δικαιολογήσει τη μη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη θεραπεία της μη τηρήσεως από την Daimler της τεχνικής απαιτήσεως που επέβαλε τη

20 Οι υπογραμμίσεις δικές μου.

21 Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας-πλαισίου, η εναρμόνιση που θεσπίζεται από τον συνδυασμό της οδηγίας-πλαισίου και των κανονιστικών πράξεων έχει εξαντλητικό χαρακτήρα («Για την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας, είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν τα συστήματα έγκρισης των κρατών μελών από κοινοτική διαδικασία έγκρισης βασιζόμενη στην αρχή της *πλήρους εναρμόνισης*»). Βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 20ής Μαρτίου 2014, Επιτροπή κατά Πολωνίας (C-639/11, EU:C:2014:173, σκέψεις 34 και 35).

χρήση του εν λόγω ψυκτικού μέσου, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 4, της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού. Εξ αυτού συνάγεται κατ' ανάγκη ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, η συμπεριφορά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας συνιστά παράβαση του άρθρου 30 της οδηγίας-πλαισίου.

76. Κατά την άποψή μου, ουδεμία επιρροή ασκεί στο συμπέρασμα αυτό το γεγονός ότι στο υπόμνημα αντικρούσεως η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει ότι η χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf στα οχήματα παραγωγής της Daimler μπορούσε να δημιουργήσει κατάσταση κινδύνου μη συμβατή με την οδηγία 2001/95.

77. Συγκεκριμένα, επισημαίνεται ότι η οδηγία 2001/95 δεν τυγχάνει εφαρμογής στην υπό κρίση υπόθεση. Αυτό συνάγεται σαφώς από την επισήμανση στην αιτιολογική σκέψη 17 της οδηγίας-πλαισίου ότι η εν λόγω οδηγία συνιστά σύνολο «ειδικών επιταγών ασφαλείας» κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 2001/95. Το άρθρο αυτό, το οποίο ορίζει ότι «[ό]σον αφορά τα προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικές επιταγές ασφάλειας, επιβαλλόμενες από την κοινοτική νομοθεσία, η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται *μόνον για τις πτυχές, τους κινδύνους ή τις κατηγορίες κινδύνων που δεν καλύπτονται από τις επιταγές αυτές*[22]», καθιστά την οδηγία 2001/95 lex generalis, η οποία τυγχάνει εφαρμογής μόνο όταν δεν εφαρμόζεται η lex specialis, η οποία συνίσταται στον συνδυασμό των διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου και των κανονιστικών πράξεων. Εντούτοις, οι πράξεις αυτές περιέχουν τεχνική απαίτηση (ή, κατά τη διατύπωση της αιτιολογικής σκέψεως 17, ειδική επιταγή ασφάλειας) σχετική με τη χρήση του ψυκτικού μέσου, ήτοι το άρθρο 5, παράγραφος 4, της οδηγίας-πλαισίου, και, επομένως, εφαρμόζονται αντί της οδηγίας 2001/95[23].

78. Τέλος, επιβάλλεται μια διευκρίνιση.

79. Τόσο κατά τη γραπτή διαδικασία όσο κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι διάδικοι επιχειρηματολόγησαν σχετικά με τη συμπεριφορά που έπρεπε να είχε τηρήσει η KBA προκειμένου να λάβει υπόψη τους προβληματισμούς περί ασφάλειας που διατύπωσε η Daimler, χωρίς να παραβεί το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαισίου.

80. Συναφώς, συντάσσομαι με την άποψη της Επιτροπής ότι, στην περίπτωση αυτή, η KBA μπορούσε να επικαλεστεί μόνο τη δυνατότητα που παρέχει στα κράτη μέλη το άρθρο 29 της οδηγίας-πλαισίου.

81. Το άρθρο αυτό, το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο XII της οδηγίας-πλαισίου («Ρήτρες διασφάλισης»), επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τους κινδύνους για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον οι οποίοι οφείλονται σε ελλείψεις των σχετικών ειδικών οδηγιών ή σε εσφαλμένη εφαρμογή των προβλεπόμενων σε αυτές τεχνικών απαιτήσεων, χωρίς εντούτοις να επιτρέπει τη μονομερή παρέκκλιση των κρατών μελών από τις προμνησθείσες τεχνικές απαιτήσεις.

82. Ειδικότερα, κατά το άρθρο 29, τα κράτη μέλη μπορούν, για περίοδο έξι το πολύ μηνών, να αρνούνται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών ή να επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση αυτών σε κυκλοφορία, όταν i) τα επίμαχα οχήματα συμμορφώνονται προς τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στις ειδικές οδηγίες, ii) υφίσταται «σοβαρός» κίνδυνος για την οδική ασφάλεια, το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία και iii) εφαρμόζεται ειδική διαδικασία ενημερώσεως, η οποία αφορά τόσο τα άλλα κράτη μέλη όσο και την Επιτροπή.

22 Η υπογράμμιση δική μου.

23 Ως παράδειγμα κινδύνου για την ασφάλεια στον οποίο θα εφαρμόζονται, αντιθέτως, οι διατάξεις της οδηγίας 2001/95, και ιδίως η έννοια του «ασφαλούς προϊόντος» κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', η Επιτροπή μνημόνευσε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, την περίπτωση του επιταχυντήρα που δεν λειτουργεί. Δεδομένης της απουσίας τεχνικών απαιτήσεων με αντικείμενο την κατασκευή του επιταχυντήρα στις κανονιστικές πράξεις, στην περίπτωση αυτή τυγχάνει εφαρμογής η οδηγία 2001/95.

83. Εν πάση περιπτώσει, έστω και αν η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας είχε επικαλεστεί την εφαρμογή του άρθρου 29 (κάτι το οποίο δεν έπραξε), είναι πρόδηλο ότι` δεν πληρούται εν προκειμένω καμία εκ των προπαρατεθεισών προϋποθέσεων.

84. Ως εκ τούτου, εκτιμώ ότι και το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου της προσφυγής πρέπει να γίνει δεκτό.

Β. Επί της παραβάσεως του άρθρου 46 της οδηγίας-πλαισίου

1. Επιχειρήματα των διαδίκων

85. Στην προσφυγή, η Επιτροπή προβάλλει την παράβαση από την Daimler των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου. Συναφώς, η Επιτροπή υπενθυμίζει, καταρχάς, ότι το άρθρο 5 ορίζει ότι ο κατασκευαστής υποχρεούται να διασφαλίζει τον διαρκή σεβασμό των απαιτήσεων στις οποίες βασίζεται η έγκριση των αντίστοιχων οχημάτων. Εντούτοις, από τον Ιανουάριο του 2013, τα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 δεν κατασκευάζονται πλέον σύμφωνα με την έγκρισή τους. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το άρθρο 18, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το παράρτημα IX της οδηγίας-πλαισίου προβλέπει ότι ο κατασκευαστής παραδίδει πιστοποιητικό συμμορφώσεως για έτοιμο όχημα μόνον όταν το εν λόγω όχημα «κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος». Ως εκ τούτου, κατά την Επιτροπή, ο κατασκευαστής δεν μπορεί να παραδώσει πιστοποιητικό συμμορφώσεως, εάν δεν υφίσταται συμμόρφωση του επίμαχου οχήματος, όπως αυτή βεβαιώνεται στο πιστοποιητικό, προς τον εγκεκριμένο τύπο. Πάντως, δεδομένου ότι από τον Ιανουάριο του 2013 τα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 δεν συμμορφώνονταν πλέον προς τον εγκεκριμένο τύπο, η δήλωση της Daimler στο πιστοποιητικό συμμορφώσεως που παρέδωσε για τα οχήματα των εν λόγω τύπων δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος οφείλει να καθορίζει, στο εθνικό του δίκαιο, «αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές» κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται σε περίπτωση μη τηρήσεως των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας από τους κατασκευαστές. Δεδομένου ότι, κατά την Επιτροπή, η ΚΒΑ δεν έλαβε κανένα μέτρο κυρώσεως έναντι της Daimler, η παράλειψη αυτή συνιστά παράβαση του άρθρου 46 της οδηγίας-πλαισίου.

86. Στο υπόμνημα αντικρούσεως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί την παράβαση του άρθρου 46 της οδηγίας-πλαισίου. Συναφώς, διευκρινίζει ότι κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο εάν η ΚΒΑ εκδώσει διαταγή στο πέρας της προμνησθείσας τεχνικής αξιολογήσεως και η Daimler παραβεί τη διαταγή αυτή.

87. Στο υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή περιορίζεται να επισημάνει, συναφώς, ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 46 υποχρέωση επιβολής κυρώσεων εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την παράβαση των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου.

2. Εκτίμηση

88. Η δεύτερη παράβαση που προσάπτεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αφορά την υποχρέωση που υπέχει να επιβάλλει κυρώσεις σε κάθε περίπτωση παραβιάσεως των διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου και, εν προκειμένω, των άρθρων 5 και 18. Συνοπτικά, οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν, αντίστοιχα, στον κατασκευαστή την υποχρέωση να εξασφαλίζει ότι η παραγωγή των οχημάτων του συμμορφώνεται διαρκώς προς τις τεχνικές απαιτήσεις, στην τήρηση των οποίων βασίζεται η έγκρισή του, καθώς και την υποχρέωση να παραδίδει πιστοποιητικό συμμορφώσεως για κάθε όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο.

89. Καταρχάς, επισημαίνω ότι ούτε στο υπόμνημα αντικρούσεως ούτε στο υπόμνημα ανταπαντήσεως που κατέθεσε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας στο πλαίσιο της γραπτής διαδικασίας περιέχεται οποιοδήποτε ίχνος αμφισβητήσεως της μη εκπληρώσεως από την Daimler των προβλεπόμενων στα άρθρα 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου υποχρεώσεων, περίσταση η οποία, εξάλλου, φαίνεται να προκύπτει σαφώς από τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως. Ως εκ τούτου, δεν θα επεκταθώ στο σημείο αυτό και θα εξετάσω αμέσως αν μπορεί να θεωρηθεί ότι η συμπεριφορά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας συνιστά παράβαση του άρθρου 46 της οδηγίας-πλαισίου.

90. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι στο πρώτο εδάφιο του κανόνα αυτού προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να καθορίζουν στο εθνικό τους δίκαιο τις κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται σε περίπτωση μη τηρήσεως των διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου και των κανονιστικών πράξεων. Κατά την άποψή μου, η καθής τήρησε την υποχρέωση αυτή, δεδομένου ότι το άρθρο 37 του EG-FGV προβλέπει ότι οι μνημονευόμενες στο άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου παραβάσεις πρέπει να τιμωρούνται ως παραβάσεις του εθνικού δικαίου.

91. Δεν ισχύει το ίδιο όσον αφορά το δεύτερο εδάφιο του κανόνα, το οποίο υποχρεώνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να διασφαλίζεται η επιβολή αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών κυρώσεων. Συγκεκριμένα, από τη δικογραφία προκύπτει ότι, για την παράβαση των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου, η KBA *ουδεμία* κύρωση επέβαλε στον κατασκευαστή Daimler[24]. Αυτή η παράλειψη λήψεως μέτρων συνιστά αναμφίβολα παράβαση του άρθρου 46 της οδηγίας-πλαισίου.

92. Τα επιχειρήματα άμυνας που πρόβαλε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν με πείθουν περί του αντιθέτου.

93. Κατά την εν λόγω επιχειρηματολογία, η KBA θα επιβάλει τις προβλεπόμενες στο άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου κυρώσεις μόνο στο πέρας της τεχνικής αξιολογήσεως των σχετικών με τη μετάβαση στο ψυκτικό μέσο R1234yf κινδύνων που ενέχουν τα ήδη παραχθέντα και διατεθέντα στην αγορά μη συμμορφούμενα οχήματα, εάν εκδοθεί και δεν τηρηθεί διαταγή σχετική με τη μετατροπή των εν λόγω οχημάτων. Συγκεκριμένα, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατίας της Γερμανίας βασίζεται στην εσφαλμένη παραδοχή ότι η παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει ο κατασκευαστής βάσει των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου δεν πρέπει να τιμωρηθεί αυτοτελώς, αλλά μόνο ως συνέπεια της μη εφαρμογής των μέτρων περί αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως που λαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών βάσει των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου.

94. Αντιθέτως, εκτιμώ ότι δεν χωρεί αμφιβολία ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου υποχρέωση επιβολής αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών κυρώσεων σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου πρέπει να εφαρμόζεται *ανεξάρτητα*[25] από την προβλεπόμενη στα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου υποχρέωση περί αποκαταστάσεως της συμμορφώσεως προς τον εγκεκριμένο τύπο.

95. Αυτό επιβεβαιώνεται, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή στο υπόμνημα απαντήσεως, από το γεγονός ότι το άρθρο 46 επιδιώκει, εντός του συστήματος που θεσπίζει η οδηγία-πλαίσιο, σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους των άρθρων 12 και 30. Καίτοι τα εν λόγω άρθρα, τα οποία προβλέφθηκαν για τη διασφάλιση της τηρήσεως των τεχνικών απαιτήσεων που περιέχονται στις κανονιστικές πράξεις, εξυπηρετούν την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκουν, ήτοι κυρίως την

24 Η υπογράμμιση δική μου. Για τον λόγο αυτό, εκτιμώ ότι είναι πρόδηλο ότι δεν ήταν απαραίτητη η επίκληση, όπως έπραξε η Επιτροπή στο δικόγραφο της προσφυγής της, των κριτηρίων που έχει αναπτύξει η νομολογία για να διαπιστωθεί αν οι κυρώσεις που επιβάλλουν τα κράτη μέλη στις περιπτώσεις παραβάσεων του δικαίου της Ένωσης έχουν χαρακτήρα αποτελεσματικό, ανάλογο και αποτρεπτικό.

25 Η υπογράμμιση δική μου.

προστασία της οδικής ασφάλειας, της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος [26], το άρθρο 46, το οποίο διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή του συστήματος εγκρίσεως, έχει κυρίως ως σκοπό την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία εσωτερικής αγοράς χαρακτηριζόμενης από τον θεμιτό ανταγωνισμό των κατασκευαστών [27].

96. Καίτοι η υπό κρίση υπόθεση καταδεικνύει ότι μπορούν, θεωρητικά, να εφαρμοστούν σωρευτικά όταν η παράβαση διατάξεως της οδηγίας-πλαισίου συνεπάγεται μη συμμόρφωση, δεν μπορεί να διαπιστωθεί μετά βεβαιότητας ότι υφίσταται σχέση εξαρτήσεως μεταξύ της παραβάσεως των άρθρων 12 και 30 και της παραβάσεως του άρθρου 46 και ότι, επομένως, η προβλεπόμενη στο άρθρο 46 υποχρέωση επιβολής κυρώσεων ανακύπτει μόνο σε περίπτωση μη τηρήσεως των μέτρων που επιβάλλονται βάσει των άρθρων 12 και 30 προς αποκατάσταση της συμμορφώσεως.

97. Ως εκ τούτου, η KBA όφειλε να τιμωρήσει την παράβαση από την Daimler των υποχρεώσεων που υπέχει βάσει των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου διά της επιβολής αποτελεσματικών, ανάλογων και αποτρεπτικών κυρώσεων. Συνάγεται ότι, παραβλέποντας την εν λόγω υποχρέωση επιβολής κυρώσεων, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου.

98. Επομένως, εκτιμώ ότι ο δεύτερος λόγος παραβάσεως πρέπει να γίνει δεκτός από το Δικαστήριο.

Γ. Επί της καταστρατηγήσεως της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού λόγω της επεκτάσεως της εγκρίσεως του τύπου 245G

1. Επιχειρηματολογία των διαδίκων

99. Στο δικόγραφο της προσφυγής, η Επιτροπή υπενθυμίζει, καταρχάς, παραπέμποντας στο άρθρο 14 της οδηγίας-πλαισίου, ότι είναι δυνατή η επέκταση εγκεκριμένου τύπου σε άλλα οχήματα που διαφέρουν από τον εν λόγω τύπο, όταν αυτά πληρούν τις νομικές προϋποθέσεις στις οποίες υπέκειτο η χορήγηση της αρχικής εγκρίσεως και μπορούν να θεωρηθούν ότι υπάγονται στον εν λόγω τύπο βάσει των κριτηρίων που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ, μέρος Β, της οδηγίας-πλαισίου. Κατά την Επιτροπή, οι εν λόγω προϋποθέσεις δεν πληρούνται στην υπό κρίση υπόθεση στην οποία ο τύπος 245G, ο οποίος εγκρίθηκε όταν η οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού δεν εφαρμοζόταν ακόμη, επεκτείνεται σε οχήματα που εγκρίθηκαν (και κατασκευάστηκαν) ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 ενόσω η οδηγία αυτή εφαρμοζόταν πλέον. Συγκεκριμένα, εν προκειμένω, δεν πρόκειται περί επεκτάσεως, όπως αυτή νοείται από την οδηγία, αλλά περί υποκαταστάσεως εγκρίσεως υπό την επίφαση επεκτάσεως, η οποία συνιστά επομένως καταστρατήγηση του δικαίου της Ένωσης. Κατά την Επιτροπή, το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζεται από την ερμηνεία ορισμένων ειδικών διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου και ιδίως του άρθρου 6, παράγραφος 6, το οποίο ορίζει ότι ήδη εγκεκριμένος τύπος δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω εγκρίσεως, του παραρτήματος ΙΙ, σημείο 7, και των παραρτημάτων VII και IX. Ειδικότερα, οι κανόνες αυτοί αποκλείουν τη δυνατότητα υποκαταστάσεως της εγκρίσεως. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σκοπός της επεκτάσεως είναι να καταστεί εφικτή η προσαρμογή υφιστάμενου τύπου οχήματος σε νέες απαιτήσεις που τίθενται για νέα οχήματα λόγω τεχνικών καινοτομιών και όχι, αντιθέτως, η προσαρμογή των ισχυουσών απαιτήσεων για συγκεκριμένο τύπο οχημάτων.

100. Στο υπόμνημα αντικρούσεως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει ότι, κάνοντας δεκτή την επέκταση του προϋφιστάμενου τύπου 245G σε οχήματα που είχαν ήδη λάβει εγκρίσεις στις οποίες εφαρμόζονταν οι απαιτήσεις της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού, ήτοι οι εγκρίσεις 246, 176 και 117, η KBA δεν είχε την πρόθεση να καταστρατηγήσει την εν λόγω

26 Βλ. τους σκοπούς που απαριθμούνται στην τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας-πλαισίου.

27 Βλ. τον σκοπό που μνημονεύεται στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας-πλαισίου.

οδηγία. Εξάλλου, κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η παραγωγή των εν λόγω τύπων οχημάτων έπαυσε οριστικά στις 26 Ιουνίου 2013. Επομένως, τα οχήματα που αφορούσε η αίτηση επεκτάσεως του τύπου 245G έπρεπε να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν σε διαφορετικό τύπο σε σχέση με τα οχήματα που έλαβαν έγκριση ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117.

101. Εν πάση περιπτώσει, η καθής επισημαίνει ότι η οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού δεν απαγορεύει την επέκταση προηγούμενης εγκρίσεως. Αντιθέτως, η υποχρέωση όλων των οχημάτων να σέβονται τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας κατά την πρώτη ταξινόμησή τους τέθηκε σε ισχύ μόλις την 1η Ιανουαρίου 2017. Επιπλέον, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επισημαίνει ότι η επέκταση επιτρέπεται ρητώς στο άρθρο 45, παράγραφος 5, της οδηγίας-πλαισίου. Τέλος, διατείνεται ότι το άρθρο 6, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου δεν θεσπίζει απόλυτη απαγόρευση της υποκαταστάσεως της εγκρίσεως.

102. Στο υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 τα οποία κατασκευάστηκαν μετά τις 26 Ιουνίου 2013 είναι από τεχνική άποψη πανομοιότυπα με εκείνα που κατασκευάστηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή. Επομένως, το γεγονός ότι, από τις 26 Ιουνίου 2013, τα εν λόγω οχήματα έχουν διαφορετική έγκριση είναι ζήτημα νομικής και όχι πραγματικής φύσεως. Βασιζόμενη στην παραδοχή αυτή, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η καθής δεν δικαιούνταν να κάνει δεκτή την αίτηση της Daimler περί επεκτάσεως του τύπου 245G, δεδομένου ότι η εν λόγω αίτηση αφορούσε οχήματα που είχαν ήδη εγκριθεί προηγουμένως ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117. Επομένως, κάνοντας δεκτή την αίτηση της Daimler, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη, κατά την Επιτροπή, το άρθρο 6, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου.

2. Εκτίμηση

103. Συνοπτικά, η τρίτη παράβαση που προσάπτεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αφορά την καταστρατήγηση της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού, η οποία διαπράχθηκε, κατά την Επιτροπή, με την αποδοχή των αιτήσεων της Daimler περί επεκτάσεως του τύπου 245G, ο οποίος εγκρίθηκε το 2008 και, επομένως, δεν υπόκειται στην υποχρέωση χρήσεως ψυκτικού μέσου σύμφωνου προς την εν λόγω οδηγία, σε οχήματα στα οποία είχαν ήδη χορηγηθεί άλλες εγκρίσεις (246, 176 και 117) και τα οποία υπέκειντο, δυνάμει αυτών, στην εφαρμογή της οδηγίας περί των συστημάτων κλιματισμού. Η καθής αντικρούει την άποψη της Επιτροπής υποστηρίζοντας ότι έπαυσε οικειοθελώς την παραγωγή των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 στις 26 Ιουνίου 2013.

104. Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι στα αιτήματα του δικογράφου της προσφυγής, η Επιτροπή δεν προσδιόρισε, σε σχέση με τον παρόντα λόγο προσφυγής, τις συγκεκριμένες διατάξεις του ομοιόμορφου συστήματος εγκρίσεως που κατ' αυτήν παραβιάστηκαν. Εντούτοις, από τα επιχειρήματα που πρόβαλε η Επιτροπή στα υπομνήματά της συνάγεται ότι η νομική βάση της προσαπτόμενης παραβάσεως είναι η μη συμβατότητα της αποδοχής της αιτήσεως επεκτάσεως της Daimler με i) το σύστημα εκ των υστέρων ελέγχου που προβλέπεται στην οδηγία-πλαίσιο καθώς και με ii) τον επιδιωκόμενο από την οδηγία αυτή σκοπό. Επομένως, θα αναλύσω διαδοχικά τα δύο αυτά σκέλη του παρόντος λόγου προσφυγής.

105. Στο πρώτο σκέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι όροι του εκ των υστέρων ελέγχου, οι οποίοι περιλαμβάνουν επαλήθευση περιοριζόμενη στη συμμόρφωση του οχήματος προς τον εγκεκριμένο τύπο, επιβάλλουν κατ' ανάγκη να αντιστοιχούν τα επιμέρους οχήματα επακριβώς στους εγκεκριμένους τύπους τους και να συμμορφώνονται προς τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν κατά την έγκρισή τους. Για τον λόγο αυτό, οι σχετικοί με την έγκριση κανόνες προβλέπουν, πρώτον, ότι τύπος ήδη εγκεκριμένος δεν μπορεί να λάβει νέα έγκριση (άρθρο 6, παράγραφος 6, της

οδηγίας-πλαισίου)[28]. Δεύτερον, οι εν λόγω κανόνες προβλέπουν την απόδοση σε κάθε εγκεκριμένο τύπο ενός αναγνωριστικού αριθμού, ενδεικτικού της νομικής καταστάσεως κατά την έγκριση, ο οποίος δεν πρέπει να συγχέεται (παράρτημα ΙΙ, σημείο 7, και παράρτημα VII της οδηγίας-πλαισίου), καθώς και την παράδοση μαζί με κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά πιστοποιητικού συμμορφώσεως, στο οποίο αναγράφονται επίσης πληροφορίες σχετικά με την προμνησθείσα νομική κατάσταση (παράρτημα Χ της οδηγίας-πλαισίου). Επομένως, κατά την Επιτροπή, το σύστημα εκ των υστέρων ελέγχου που καθορίζεται στην οδηγία-πλαίσιο, και ιδίως στα άρθρα 12 και 30, περιέχει έμμεση «απαγόρευση της υποκαταστάσεως της εγκρίσεως», την οποία παρέβη η ΚΒΑ κάνοντας δεκτές τις αιτήσεις της Daimler.

106. Η ερμηνεία της Επιτροπής, η οποία την οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η επέκταση του τύπου 245G που ζήτησε η Daimler προσκρούει στους θεμελιώδεις κανόνες του συστήματος εκ των υστέρων ελέγχου, και ιδίως στο άρθρο 6, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου, επειδή τα επίμαχα οχήματα αποτέλεσαν στο παρελθόν αντικείμενο άλλων εγκρίσεων, δεν με πείθει.

107. Εξάλλου, κατά την άποψή μου, η ερμηνεία αυτή προσκρούει στο γράμμα του άρθρου 6, παράγραφος 6.

108. Καίτοι αληθεύει ότι το σχετικό εδάφιο της εν λόγω διατάξεως προβλέπει ότι ο κατασκευαστής δύναται να υποβάλει μόνο μία αίτηση εγκρίσεως, διευκρινίζει επίσης ότι ο περιορισμός αυτός αφορά κάθε «συγκεκριμένο τύπο οχήματος». Επομένως, το συμπέρασμα της Επιτροπής μπορεί να ισχύει μόνο εάν αποδειχθεί ότι τα οχήματα που αφορά η επέκταση του εγκεκριμένου τύπου 245G είναι πανομοιότυπα, βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ, μέρος Β, της οδηγίας-πλαισίου, με εκείνα που εγκρίθηκαν προηγουμένως ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117. Συγκεκριμένα, μόνο στην περίπτωση αυτή μπορεί να συναχθεί, όπως πράττει η Επιτροπή, ότι η αίτηση επεκτάσεως της Daimler αφορά *τύπο οχήματος* για τον οποίο χορηγήθηκε ήδη προηγούμενη έγκριση και, επομένως, η αποδοχή της εν λόγω αιτήσεως από την ΚΒΑ αντιβαίνει στο άρθρο 6, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαισίου.

109. Το ως άνω ζήτημα αποτέλεσε αντικείμενο έντονων συζητήσεων μεταξύ των διαδίκων, ιδίως κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

110. Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί καταρχάς ότι, δεδομένου ότι πρόκειται για θεμελιώδες ζήτημα προκειμένου να εξακριβωθεί το βάσιμο του παρόντος λόγου της προσφυγής, το βάρος της αποδείξεως ότι τα οχήματα που φέρουν τους αναγνωριστικούς αριθμούς 246, 176 και 117 εμπίπτουν στον ίδιο τύπο με εκείνον των οχημάτων που αφορούσε η αίτηση εγκρίσεως του τύπου 245G φέρει η Επιτροπή, η οποία οφείλει να προσκομίσει στο Δικαστήριο τα στοιχεία εκείνα που είναι αναγκαία για τη διαπίστωση της παραβάσεως[29].

111. Εν συνεχεία, θα εκθέσω τους λόγους για τους οποίους εκτιμώ ότι η Επιτροπή δεν ανταποκρίθηκε στο βάρος αποδείξεως.

112. Το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι τα οχήματα που εμπίπτουν στους τύπους 246, 176 και 117 είναι πανομοιότυπα με εκείνα που αφορούσε η αίτηση επεκτάσεως της εγκρίσεως του τύπου 245G φαίνεται να βασίζεται στην απόλυτη ταύτιση των αντίστοιχων εμπορικών επωνυμιών και των αντίστοιχων μοντέλων. Η απόδειξη αυτή δεν επαρκεί. Αναμφίβολα οι «βασικές πτυχές της κατασκευής και μελέτης» του οχήματος είναι ένα από τα τρία βασικά στοιχεία της έννοιας του

28 Στο υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή εκθέτει το περιεχόμενο του εν λόγω άρθρου με ελαφρώς διαφορετικό τρόπο, υποστηρίζοντας ότι αυτό επιβάλλει στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι δεν ζητείται ουδεμία έγκριση για τα οχήματα που αφορά η επέκταση. Εντούτοις, το στοιχείο αυτό δεν είναι ικανό να ανατρέψει τη συλλογιστική που εκτίθεται κατωτέρω στις παρούσες προτάσεις.

29 Βλ., ιδίως, απόφαση της 27ης Ιανουαρίου 2011, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (C-490/09, EU:C:2011:34, σκέψη 49).

«τύπου» για την κατηγορία οχημάτων M1 [30] κατά το παράρτημα II, μέρος Β, της οδηγίας-πλαισίου, επιπλέον του «κατασκευαστή» και του «καθοριζόμενου από τον κατασκευαστή τύπου». Εντούτοις, όπως υποστηρίζει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας επικαλούμενη πολλά παραδείγματα από τον ευρωπαϊκό χώρο οχημάτων με όμοια ή σχεδόν όμοια χαρακτηριστικά κατασκευής αλλά εγκεκριμένα υπό διαφορετικούς τύπους, ο Ευρωπαίος νομοθέτης θέλησε, με την ισχύουσα κατά τον χρόνο των επίμαχων πραγματικών περιστατικών νομοθεσία, να προσδώσει στον «καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο» *καθοριστική βαρύτητα* [31] για τον σκοπό του καθορισμού του περιεχομένου του τύπου. Επομένως, έστω και αν τα οχήματα που εγκρίθηκαν ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 είναι πανομοιότυπα με εκείνα που αφορά η επέκταση του τύπου 245G, το γεγονός ότι, για αυτά, η Daimler είχε καθορίσει *διαφορετικούς* [32] τύπους πρέπει να θεωρηθεί επαρκές, λαμβανομένης υπόψη της εφαρμοστέας τότε νομοθεσίας, ώστε να συναχθεί ότι πρόκειται για *διαφορετικούς* τύπους οχημάτων.

113. Αναμφίβολα, τα όσα συνεπάγεται κατ' ανάγκη η εν λόγω νομοθεσία παρέχουν βέβαιη διακριτική ευχέρεια στον κατασκευαστή. Αυτός ακριβώς είναι ο λόγος για τον οποίο ο κανονισμός 678/2011 της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2011, για την αντικατάσταση του παραρτήματος II και την τροποποίηση των παραρτημάτων IV, IX και XI της οδηγίας-πλαισίου (στο εξής: κανονισμός 678/2011), κατάργησε από τον κατάλογο των βασικών χαρακτηριστικών της έννοιας του τύπου τον «καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο» [33].

114. Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί, όπως έπραξε και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, ότι η εφαρμοστέα νομοθεσία στην υπό κρίση υπόθεση αναγνωρίζει εκ των πραγμάτων στον κατασκευαστή τη δυνατότητα να αποφασίζει το περιεχόμενο της έννοιας του τύπου.

115. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, εκτιμώ ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς ότι τα οχήματα που εγκρίθηκαν ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 είναι πανομοιότυπα με εκείνα που αφορά η αίτηση επεκτάσεως του τύπου 245G και ότι, ως εκ τούτου, η αποδοχή των εν λόγω αιτήσεων από την KBA αντιβαίνει στο σύστημα εκ των υστέρων ελέγχου που προβλέπεται στην οδηγία-πλαίσιο και ιδίως στην απαγόρευση της υποκαταστάσεως της εγκρίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 6, παράγραφος 6.

116. Στο πλαίσιο του δεύτερου σκέλους του παρόντος λόγου προσφυγής, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η αποδοχή της αιτήσεως της Daimler για την επέκταση της εγκρίσεως δεν συνάδει με τους *σκοπούς* της οδηγίας-πλαισίου και ιδίως με τον σκοπό να εξασφαλίζεται ότι τα νέα οχήματα παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, κατά την Επιτροπή, ο πραγματικός σεβασμός των απαιτήσεων που έχουν τεθεί για τη διαφύλαξη αυτού του επιπέδου προστασίας, ήτοι αυτών που περιλαμβάνονται στις κανονιστικές πράξεις που απαριθμούνται στο

30 Η κατηγορία M1 είναι αυτή στην οποία ανήκουν τα οχήματα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αιτήσεων επεκτάσεως του τύπου 245G. Κατά το παράρτημα II, μέρος Α, της οδηγίας-πλαισίου, το οποίο ορίζει τις κατηγορίες οχημάτων, η εν λόγω κατηγορία περιλαμβάνει οχήματα «τα οποία έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνουν το πολύ οκτώ θέσεις καθημένων πέραν του καθίσματος του οδηγού».

31 Η υπογράμμιση δική μου.

32 Οι υπογραμμίσεις δικές μου.

33 Επιβάλλεται η διευκρίνιση ότι η νέα έκδοση του παραρτήματος II δεν εφαρμόζεται εν προκειμένω, όπου ο τύπος που αποτέλεσε αντικείμενο της αιτήσεως επεκτάσεως εγκρίθηκε το 2008, καθ' όσον το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 678/2011 ορίζει σαφώς ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε τύπους οχημάτων για τους οποίους θα χορηγηθεί έγκριση από την 29η Οκτωβρίου 2012. Προς αποσαφήνιση των όσων ήδη επισημαίνονται στο κείμενο, διευκρινίζω ότι, κατά την εκδοχή του παραρτήματος II που εφαρμόζεται στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως, ο «τύπος» συντίθεται από οχήματα που δεν διαφέρουν μεταξύ τους τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τον κατασκευαστή, τον καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο, τις βασικές πτυχές της κατασκευής και μελέτης όσον αφορά τα εξής: πλαίσιο/λεκάνη πατώματος (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές), συγκρότημα παραγωγής ισχύος (εσωτερικής καύσεως/ηλεκτρικό/υβριδικό). Στην ισχύουσα έκδοση, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 678/2011, προβλέπεται αντιθέτως ότι ο «τύπος» του οχήματος αποτελείται από οχήματα που έχουν κοινά την επωνυμία της εταιρίας του κατασκευαστή καθώς και τη μελέτη και συναρμολόγηση των βασικών μερών του αμαξώματος στην περίπτωση αυτοφερόμενου αμαξώματος.

παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου, θα διακυβευόταν, εάν η επίμαχη οδηγία επέτρεπε την επέκταση σε καθορισμένα οχήματα τύπου στον οποίο εφαρμόζονται τεχνικές απαιτήσεις που εμπεριέχουν βαθμό προστασίας της ασφάλειας και του περιβάλλοντος κατώτερο των τεχνικών απαιτήσεων που εφαρμόζονται στον τύπο στον οποίο εμπίπτουν τα εν λόγω οχήματα δυνάμει προηγούμενης εγκρίσεως.

117. Συναφώς, κατά την άποψή μου, οι σκοποί της οδηγίας-πλαισίου που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος ενδέχεται να προσκρούουν στην αποδοχή των αιτήσεων επεκτάσεως του τύπου 245G μόνον όταν ένα τέτοιο συμπέρασμα υποστηρίζεται από στοιχεία που συνάγονται από τους κανόνες της ίδιας της οδηγίας-πλαισίου ή των σχετικών κανονιστικών πράξεων. Εξάλλου, εύλογα μπορεί να υποτεθεί ότι ο Ευρωπαίος νομοθέτης, κατά τη ρύθμιση θεμάτων που χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό τεχνικής εξειδικεύσεως, όπως εν προκειμένω, ρυθμίζει τις θεμελιώδεις πτυχές αυτών χρησιμοποιώντας συγκεκριμένες και ακριβείς διατάξεις.

118. Επομένως, τίθεται το ερώτημα αν οι διατάξεις που αφορούν την επέκταση της εγκρίσεως (στην οδηγία-πλαίσιο) ή οι διατάξεις περί εφαρμογής της τεχνικής απαιτήσεως που αφορά τη χρήση ψυκτικού μέσου με δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη κάτω του 150 (στην οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού) έχουν την έννοια ότι η αποδοχή της αιτήσεως επεκτάσεως της εγκρίσεως του τύπου 245G σε οχήματα που είχαν ήδη αποτελέσει αντικείμενο εγκρίσεως ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 συνάδει με τους σκοπούς της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος της οδηγίας-πλαισίου. Με άλλα λόγια, πρέπει να επαληθευτεί αν η εν λόγω οδηγία μπορεί να επιτρέπει όχι μόνο την πρόοδο αλλά και την *προσωρινή υποχώρηση*[34] όσον αφορά την επιδίωξη των εν λόγω σκοπών.

119. Εκτιμώ ότι στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση.

120. Υπενθυμίζω, καταρχάς, ότι οι διατάξεις σχετικά με την επέκταση της εγκρίσεως, η οποία ορίζεται στο άρθρο 14 της οδηγίας-πλαισίου, εντάσσονται στη γενικότερη ρύθμιση, η οποία περιέχεται στο κεφάλαιο V της ίδιας οδηγίας, η οποία τυγχάνει εφαρμογής οσάκις οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αποφασίζουν ότι οι τροποποιήσεις που επιφέρονται σε οχήματα που εμπίπτουν σε εγκεκριμένο τύπο μετά τη χορήγηση της εγκρίσεως δεν δικαιολογούν την αίτηση νέας εγκρίσεως[35]. Οι προμνησθείσες τροποποιήσεις ενέχουν «επέκταση» όταν καθιστούν αναγκαίες, επιπλέον της απλής τροποποιήσεως των στοιχείων που καταγράφονται στο πακέτο πληροφοριών, νέες επιθεωρήσεις ή δοκιμές, όταν μεταβάλλεται οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού εγκρίσεως και όταν τίθενται σε ισχύ νέες εναρμονισμένες τεχνικές απαιτήσεις οι οποίες εφαρμόζονται στα επίμαχα εγκεκριμένα οχήματα.

121. Από το γράμμα του άρθρου 14 προκύπτει σαφώς ότι η επέκταση της εγκρίσεως είναι απλουστευμένη διαδικασία την οποία η οδηγία-πλαίσιο επιτρέπει τυπικά όταν πρέπει να ληφθεί υπόψη η θέση σε ισχύ νέων τεχνικών απαιτήσεων οι οποίες εφαρμόζονται στα σχετικά οχήματα. Αντιθέτως, δεν συνάγεται ούτε από το άρθρο 14 ούτε από οποιονδήποτε άλλο κανόνα του εναρμονισμένου συστήματος ότι, όπως επισήμανε επανειλημμένως η Επιτροπή, η ζητούμενη επέκταση πρέπει να έχει *προκαθοριστεί για τεχνική πρόοδο*[36] με την προοπτική της επιδιώξεως των σκοπών της οδηγίας-πλαισίου που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

34 Η υπογράμμιση δική μου.

35 Βλ. άρθρο 13 της οδηγίας-πλαισίου.

36 Η υπογράμμιση δική μου.

122. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να υποστηρίξει βασίμως ότι η διαπίστωση της ασυμβατότητας με την οδηγία-πλαίσιο της αποδοχής αιτήσεως επεκτάσεως, όπως οι υποβληθείσες από την Daimler στην ΚΒΑ, πρέπει να στηρίζεται μόνο στην περίσταση ότι τα οχήματα είχαν αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο εγκρίσεων, όπως αυτές που αντιστοιχούν στους τύπους 246, 176 και 117, και διασφάλιζαν, μέσω της εφαρμογής της τεχνικής απαιτήσεως περί χρήσεως ψυκτικού μέσου με χαμηλό δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη, υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

123. Προς περαιτέρω στήριξη του συμπεράσματος αυτού, εκτιμώ αναγκαίο να υπενθυμίσω ότι, κατά την επιδίωξη του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω του περιορισμού των εκπομπών φθοριούχων αερίων θερμοκηπίου, η οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού υιοθετεί *σταδιακή προσέγγιση*[37]. Συγκεκριμένα, αφενός απαγορεύει στα κράτη μέλη να εκδίδουν, από την 1η Ιανουαρίου 2011, νέες εγκρίσεις για οχήματα που διαθέτουν ψυκτικό μέσο με δυναμικό θερμάνσεως του πλανήτη άνω του 150 και, αφετέρου, προβλέπει ρητώς τη δυνατότητα των κρατών μελών να αρνούνται την ταξινόμηση οχημάτων που διαθέτουν ψυκτικό μέσο μη σύμφωνο προς την ως άνω διάταξη *μόνο από την 1η Ιανουαρίου 2017*[38]. Επομένως, η θέσπιση της προμνησθείσας μεταβατικής περιόδου σημαίνει ότι, έως την 1η Ιανουαρίου 2017, τα οχήματα που ενέπιπταν σε τύπο εγκεκριμένο πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011 δικαιούνταν να χρησιμοποιούν ψυκτικό μέσο μη σύμφωνο προς την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού.

124. Από τα προεκτεθέντα συνάγεται ότι, αποφεύγοντας να ζητήσει προηγουμένως τις εγκρίσεις των σχετικών οχημάτων που αντιστοιχούσαν στους τύπους 246, 176 και 117, η Daimler μπόρεσε, δυνάμει της προμνησθείσας μεταβατικής περιόδου, να εξασφαλίσει, μέσω της υποβολής διαδοχικών αιτήσεων, την επέκταση της εγκρίσεως του τύπου 245G, η οποία περιλάμβανε ψυκτικό μέσο μη σύμφωνο προς τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις, έως την 1η Ιανουαρίου 2017. Καίτοι μια τέτοια συμπεριφορά, έχουσα πρόδηλες επιζήμιες συνέπειες στους σκοπούς της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, επιτρέπεται από την οδηγία περί των συστημάτων κλιματισμού, δεν χωρεί αμφιβολία εντούτοις ότι η αποδοχή, εν προκειμένω, της αιτήσεως επεκτάσεως της εγκρίσεως του τύπου 245G, της οποίας οι επιζήμιες συνέπειες στους εν λόγω σκοπούς είναι παρόμοιες ή ακόμη μικρότερες, δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε σύγκρουση με αυτούς, όπως υποστήριξε η Επιτροπή.

125. Αναμφίβολα δεν συνιστά απόδειξη περί του αντιθέτου το γεγονός ότι η αίτηση επεκτάσεως της εγκρίσεως που έκανε δεκτή η ΚΒΑ αφορούσε τύπο εγκεκριμένο πριν από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της οδηγίας-πλαισίου (29 Απριλίου 2009)[39], δεδομένου ότι το άρθρο 45, παράγραφος 5, της ίδιας οδηγίας ορίζει ότι αυτή δεν καθιστά άκυρες τις εγκρίσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 29 Απριλίου 2009, *ούτε εμποδίζει την παράταση τέτοιων εγκρίσεων*[40].

126. Συναφώς, επισημαίνεται, εξάλλου, ότι είναι ακριβώς περιπτώσεις όπως η υπό κρίση που οδήγησαν την Επιτροπή, όπως ρητώς αναγνώρισε η ίδια κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, να προβλέψει στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιανουαρίου 2016, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά[41], να έχουν οι εγκρίσεις μέγιστη διάρκεια πέντε ετών, χωρίς δυνατότητα παρατάσεως[42]. Ειδικότερα, μια τέτοια διάταξη θα καταστήσει εφικτή την αποφυγή καταχρήσεων της ρυθμίσεως περί εγκρίσεων οι οποίες μπορούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να

37 Η υπογράμμιση δική μου.

38 Βλ. άρθρο 5, παράγραφος 5, της οδηγίας-πλαισίου.

39 Η ημερομηνία αυτή συνάγεται από το άρθρο 45, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το παράρτημα XIX της οδηγίας-πλαισίου.

40 Η υπογράμμιση δική μου.

41 COM(2016) 31 τελικό.

42 Βλ. άρθρο 33 της προτάσεως.

διαπράττονται από τον κατασκευαστή μέσω επανειλημμένων αιτήσεων επεκτάσεως συγκεκριμένης εγκρίσεως ή μέσω αιτήσεων επεκτάσεως υποβαλλόμενων με σκοπό την αποφυγή εφαρμογής νέων τεχνικών απαιτήσεων που συνεπάγονται υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

127. Συμπερασματικά, εκτιμώ ότι η αποδοχή της αιτήσεως επεκτάσεως του τύπου 245G σε οχήματα που είχαν ήδη εγκριθεί προηγουμένως από την KBA ως οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 δεν προσκρούει ούτε στους σκοπούς της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος που καθορίζονται στην οδηγία-πλαίσιο.

128. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι το Δικαστήριο πρέπει να απορρίψει τον τρίτο λόγο παραβάσεως.

V. Πρόταση

129. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθεισών σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ως εξής:

– Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, καθόσον δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα με σκοπό την αποκατάσταση της συμμορφώσεως των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 προς τους εγκεκριμένους τύπους αυτών.

– Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαισίου, καθόσον δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή στην Daimler των κυρώσεων για παράβαση των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου.

– Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

– Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας καταδικάζεται να φέρει τα δύο τρίτα των δικαστικών εξόδων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τα δύο τρίτα των δικών της δικαστικών εξόδων. Η Επιτροπή καταδικάζεται να φέρει το ένα τρίτο των δικαστικών εξόδων της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και το ένα τρίτο των δικών της δικαστικών εξόδων.