PAOLO MENGOZZI
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2018. április 11.[1]

C-668/16. sz. ügy

Európai Bizottság
kontra

Németországi Szövetségi Köztársaság

„Tagállami kötelezettségszegés – 2007/46/EK irányelv – A nemzeti hatóságok felelőssége – A járművek műszaki előírásoknak való megfelelésével kapcsolatos intézkedések – A megfelelőség hiánya és a biztonsági kockázatok közötti mérlegelés – Gyártói kötelezettségek – Szankciók – 2006/40/EK irányelv – A gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátások határértéke – Az irányelv megkerülése”

1. A jelen ügyben az Európai Bizottság az EUMSZ 258. cikk második bekezdése szerinti keresettel annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság megsértette az összehangolt jármű-jóváhagyási rendszer egyes rendelkezései alapján fennálló kötelezettségeit, és különösen a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[2] (a továbbiakban: keretirányelv) 12., 30. és 46. cikkét. A Bizottság ezenkívül arra hivatkozik, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság a gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásokról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2006. május 17-i 2006/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] (a továbbiakban: a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv) megkerülését megvalósító gyakorlatot folytatott.

2. A jelen kereset alapján a Bíróságnak elsősorban a járművek megfelelőségének a keretirányelv által előírt utólagos ellenőrzési rendszerben a tagállamokat megillető mérlegelési mozgástérről, a tagállamok által a kötelezettségeit megsértő gyártóval szemben alkalmazandó szankciókról, valamint a „járműtípus” keretirányelv szerinti fogalmának hatályáról kell határoznia.

1 Eredeti nyelv: olasz.

2 HL 2007. L 263., 1. o. A Bíróság előzőleg csak a keretirányelv 4. cikkének (3) bekezdését értelmezte egy kötelezettségszegés miatt benyújtott kereset megalapozottságának vizsgálata során. Lásd: 2014. március 20-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet (C-639/11, EU:C:2014:173); 2014. március 20-i Bizottság kontra Litvánia ítélet (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 HL 2006. L 161., 12. o.

I. Jogi háttér

A. A légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv

3. A légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdése így rendelkezik: „2011. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon járműtípusra vonatkozóan, amelynek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok nem adják meg az EK-típusjóváhagyást, illetve a nemzeti típusjóváhagyást.”

B. A keretirányelv

4. A keretirányelv (3) preambulumbekezdése a következőképpen rendelkezik: „A rendszerekre, alkatrészekre [helyesen: összetevőkre], önálló műszaki egységekre és járművekre alkalmazandó műszaki követelményeket össze kell hangolni, és szabályozási aktusokban kell meghatározni. Ezen szabályozási aktusoknak elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát, az egészségvédelmet, a környezetvédelmet, az energiahatékonyságot és az illetéktelen használat elleni védelmet.” A keretirányelv (14) preambulumbekezdésének első mondata továbbá rögzíti, hogy „[a] járművekre vonatkozó jóváhagyási jogszabályok fő célja annak biztosítása, hogy a forgalomba hozott új járművek, alkatrészek [helyesen: összetevők] és önálló műszaki egységek a biztonság és környezetvédelem magas szintjét biztosítsák”. A keretirányelv (17) preambulumbekezdése a következőképpen szól: „Ez az irányelv egy sor konkrét biztonsági előírást hoz létre […] az általános termékbiztonságról szóló, 2001. december 3-i 2001/95/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [a továbbiakban: 2001/95 irányelv] 1. cikkének (2) bekezdése értelmében. Ezért fontos olyan rendelkezések előírása, amelyek biztosítják, hogy amennyiben egy jármű ezen irányelv vagy a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásából eredően komoly kockázatot jelent a fogyasztókra, akkor a gyártó hatásos védintézkedéseket hozzon, beleértve a járművek visszahívását is […]”.

5. A 3. cikk 17. pontja a következőképpen határozza meg a „járműtípus” fogalmát: „adott járműkategóriába tartozó járművek, amelyek legalább a II. melléklet B. szakaszában meghatározott főbb jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól. Egy járműtípus a II. melléklet B. szakaszában meghatározott változatokból és kivitelekből állhat.”

6. A 4. cikk (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „[a] tagállamok biztosítják, hogy a jóváhagyásért folyamodó gyártók megfeleljenek az ezen irányelv szerinti kötelezettségeiknek”, majd a (2), illetve a (3) bekezdés rögzíti, hogy „[a] tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket [helyesen: összetevőket] vagy önálló műszaki egységeket hagyják jóvá, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek”, valamint hogy „[a] tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket [helyesen: összetevőket] és önálló műszaki egységeket veszik nyilvántartásba, illetve csak azok értékesítését vagy forgalomba helyezését engedélyezik, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek”.

7. Az EK-típusjóváhagyáshoz követendő eljárásokról szóló 6. cikk (6) bekezdése így rendelkezik: „[a] gyártó a kérelmet a jóváhagyó hatóságnak nyújtja be. Egy adott járműtípus tekintetében kizárólag egy kérelem nyújtható be, és kizárólag egy tagállamban. Minden jóváhagyandó típusra külön kérelmet kell benyújtani.”

8. A gyártás megfelelőségével kapcsolatos intézkedésekről szóló 12. cikk (1) bekezdése így rendelkezik: „[a]z a tagállam, amely EK-típusjóváhagyást ad meg, a X. melléklet szerint – szükség esetén a többi tagállam jóváhagyó hatóságaival együttműködve – megteszi a szükséges intézkedéseket, és megvizsgálja, hogy megfelelő lépéseket tettek-e annak biztosítására, hogy a járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek gyártása – az esettől függően –

megfeleljen a jóváhagyott típusnak.” Ugyanezen cikk (3) bekezdése így szól: „[h]a a tagállam, amely az EK-típusjóváhagyást megadta, megállapítja, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedéseket nem alkalmazzák, vagy jelentősen eltérnek a közösen megállapodott intézkedésektől és ellenőrzési tervektől, vagy amelyeknek alkalmazása annak ellenére megszűnt, hogy a gyártás folytatódik, akkor az említett tagállamnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket – beleértve a típusjóváhagyás visszavonását is – annak biztosítása érdekében, hogy pontosan kövessék a gyártásmegfelelőségi eljárást.”

9. A 17. cikk (1) bekezdése a következőket rögzíti: „[a] […]jármű-típusjóváhagyás érvényessége a következő esetekben szűnik meg:

[…]

b) a jóváhagyott jármű gyártását önként és végérvényesen megszüntetik;

[…]”.

10. A 29. cikk (1) bekezdésének első mondata így rendelkezik: „[h]a egy tagállam azt állapítja meg, hogy egyes új járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek – habár az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek, vagy megfelelő jelöléssel vannak ellátva – a közúti közlekedést súlyosan veszélyeztetik, vagy a környezetet vagy a közegészséget súlyosan károsítják, akkor e tagállam saját területén legfeljebb hat hónapra megtagadhatja az ilyen járművek nyilvántartásba vételét vagy az ilyen járművek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek értékesítésének vagy forgalomba helyezésének engedélyezését.”

11. A 30. cikk (1) bekezdése így szól: „[h]a az a tagállam, amely az EK-típusjóváhagyást megadta, megállapítja, hogy azok az új járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek, amelyek megfelelőségi nyilatkozattal vagy jóváhagyási jellel vannak ellátva, nem felelnek meg az általa jóváhagyott típusnak, akkor megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve, szükség esetén, a típusjóváhagyás visszavonását is, annak biztosítására, hogy a legyártott járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek adott esetben megfeleljenek a jóváhagyott típusnak. Az adott tagállam jóváhagyó hatósága a megtett intézkedésekről értesíti a többi tagállam jóváhagyó hatóságait.”

12. A 32. cikk a következőket írja elő:

„(1) Amennyiben egy EK-típusjóváhagyással rendelkező gyártónak – valamely szabályozási aktus vagy a 2001/95/EK irányelv rendelkezéseinek alkalmazásában – már értékesített, nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járműveket kell visszahívnia, mivel a járműbe szerelt egy vagy több rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység, attól függetlenül, hogy azt ezzel az irányelvvel összhangban megfelelően jóváhagyták-e, vagy sem, komoly kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetvédelemre, akkor haladéktalanul értesítenie kell a jóváhagyó hatóságot, amely a járművet jóváhagyta.

(2) A gyártó a jóváhagyó hatóságnak az (1) bekezdésben említett kockázat semlegesítésére megfelelő orvoslási lehetőségeket javasol. A jóváhagyó hatóság a javasolt intézkedésekről késedelem nélkül tájékoztatja a többi tagállam hatóságait.

[…]”.

13. A 46. cikk a következőképpen rendelkezik: „A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezései és különösen a 31. cikkben szereplő vagy a 31. cikkből adódó tilalmak, valamint a IV. melléklet I. részében felsorolt szabályozási aktusok megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést végrehajtásuk biztosítására. A megállapított szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok e rendelkezésekről 2009. április 29. előtt tájékoztatják a Bizottságot, és […] közlik a Bizottsággal azok későbbi módosításait is.”

C. A német jog

14. A legutóbb a 2012. október 19-i rendelet 4. §-ával módosított 2011. február 3-i EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (az EK jármű-engedélyezésről szóló rendelet, a továbbiakban: EG-FGV) 7. §-a így rendelkezik: „[a]z EK-jármű-típusjóváhagyás lejár, ha a 2007/46/EK irányelv 3. cikkének 1. pontja szerinti szabályozási aktusban foglalt, az új gépjárművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére vagy forgalomba helyezésére vonatkozó új előírások válnak kötelezővé, és nincs lehetőség a típusjóváhagyás módosítására. A típusjóváhagyás a jóváhagyott járműtípus gyártásának végérvényes megszüntetésekor is lejár. A gyártó köteles a gyártás megszüntetését bejelenteni a Kraftfahrt-Bundesamtnak [szövetségi közlekedési hivatal, Németország; a továbbiakban KBA].”

15. Az EG-FGV 25. §-a a következőket írja elő:

„(1) Ha a [KBA] megállapítja, hogy valamely jármű, rendszer, összetevő vagy önálló műszaki egység nem felel meg a jóváhagyott típusnak, akkor a típusnak megfelelően alkalmazandó 2007/46/EK, 2002/24/EK és 2003/37/EK irányelv alapján megteheti a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártás megfeleljen a jóváhagyott típusnak.

(2) A hiányosságok orvoslása és a már forgalomba hozott járművek, összetevők vagy önálló műszaki egységek megfelelőségének biztosítása érdekében a [KBA] utólag másodlagos rendelkezéseket fogadhat el.

(3) A [KBA] részben vagy egészben visszavonhatja vagy érvényteleníthet a típusjóváhagyást, különösen ha megállapítást nyer, hogy

1. megfelelőségi nyilatkozattal rendelkező járművek, illetve előírt jelzéssel ellátott összetevők vagy önálló műszaki egységek nem felelnek meg a jóváhagyott típusnak,

2. megfelelőségi nyilatkozattal rendelkező járművek, illetve összetevők vagy önálló műszaki egységek jelentős kockázatot jelentenek a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetre,

3. a gyártó nem rendelkezik a gyártásmegfelelőség ellenőrzésére szolgáló hatékony rendszerrel, vagy azt nem az előírt módon alkalmazza,

vagy hogy

4. a típusjóváhagyás jogosultja nem tartja be az adott típusjóváhagyáshoz kapcsolódó kötelezettségeket.”

II. Ténybeli háttér és a pert megelőző eljárás

16. A légkondicionáló rendszerekről szóló, 2006 júliusától hatályos irányelv többek között előírja, hogy a 2011. január 1-jét követően jóváhagyott minden járműtípus légkondicionáló rendszerében olyan hűtőfolyadékot kell használni, amelynek globális felmelegedési potenciálja nem haladja meg a 150-et. A hivatkozott irányelv azonban nem ír elő meghatározott hűtőközegfajtát.

17. E tekintetben az európai járműgyártók egy 2009-ben lezajlott nemzetközi szabványosítási eljárás keretében megegyeztek, hogy az R1234yf referenciaszámú hűtőfolyadékot használják (a továbbiakban: R1234yf hűtőközeg). A fukushimai cunami által megsemmisített gyárak miatt 2012-ben az említett hűtőfolyadékkal való ellátás megszakadt, ami kérdésessé tette a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv előírásainak hatékony alkalmazását. Az említett eseményre reagálva a Bizottság – a nemzeti hatóságok által e tekintetben benyújtott felvilágosításkérésekre hivatkozva – közleményt fogadott el, amelyben tájékoztatta a tagállamokat, hogy a járművek irányelvi megfelelőségének hiánya miatt legalább addig nem indít kötelezettségszegési eljárásokat, amíg az R1234yf hűtőközeg újból elérhetővé nem válik, rögzítette ugyanakkor, hogy ez az időszak semmi esetre sem hosszabbítható meg 2012. december 31-én túlra.[4] Ez azt jelentette, hogy a gyártók az említett időpontot követően nem használhatták a korábban alkalmazott, vagyis az R134a referenciaszámú hűtőfolyadékot (a továbbiakban: R134a hűtőközeg), amelynek globális felmelegedési potenciálja jelentősen meghaladta a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv által meghatározott határértéket.[5]

18. Az R1234yf hűtőközeg ellátási feltételei 2013. január elején helyreálltak.

19. A Daimler AG (a továbbiakban: Daimler) kérelmére a KBA mint a járművek típusjóváhagyására hatáskörrel rendelkező német hatóság 2011. március 3-án, 2011. június 8-án és 2012. október 18-án típusjóváhagyást adott a 246., a 176. és a 117. járműtípusra. Az említett típusjóváhagyásokat – mivel azok a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv időbeli hatálya alá tartoztak – nem lehetett volna megadni, ha a szóban forgó típusok nem az irányelv előírásainak megfelelő hűtőközeget (az R1234yf-et) használták volna.

20. Ezt követően a Daimlernek kétségei támadtak az R1234yf hűtőközeg 246., 176. és 117. típusokban való biztonságos felhasználásával kapcsolatban, ezért kifejezésre juttatta, hogy 2013 januárjától az R134a hűtőközeget kívánja felhasználni az R1234yf hűtőközeg helyett. A társaság azután 2012 őszén visszahívott a szóban forgó típusokba tartozó körülbelül 700 járművet, és az R1234yf hűtőközeget R134a hűtőközegre cserélte.

21. Röviddel a Bizottság által bevezetett moratórium vége előtt, 2012 novemberében a német hatóságok kezdeményezték, hogy a Bizottság hosszabbítsa meg hat hónappal a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv előírásai alkalmazásának felfüggesztését, mivel újból meg kell vizsgálni a piacon elérhető egyetlen olyan hűtőközeg biztonságát, amely megfelel a hivatkozott irányelvnek.

22. A Bizottság így felhívta valamennyi tagállamot, hogy szolgáltassanak adatot arról, hogy területükön mennyiben tartják be a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet. Az említett felhívásra adott válaszukban a német hatóságok megerősítették, hogy a német típusjóváhagyásokkal rendelkező gyártók közül csak egy (a Daimler) gyárt és értékesít a típusjóváhagyásra vonatkozó előírásoknak nem megfelelő járműveket.

23. A Daimler 2013 januárja és júniusa között 133 713 darab, a 246., a 176. és a 117. típus valamelyikébe tartozó járművet helyezett forgalomba az R134a hűtőközeg felhasználásával, noha az említett típusokat 2011. január 1-jét követően hagyták jóvá, és ezért azokban a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv rendelkezéseinek megfelelő hűtőközeget kellett volna használni.

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 [„Fennakadás a mobil légkondicionáló rendszerek egy alapvető alkotójával való ellátásban, és ennek hatása a 2006/40/EK irányelv alkalmazására az autóiparban" című C(2012)2200 final bizottsági közlemény].

5 Az ügy irataiból kiderül, hogy a szóban forgó hűtőközeg globális felmelegedési potenciálja közel 3000, szemben az irányelv által meghatározott 150-es határértékkel.

24. A KBA 2013. január 3-án felhívta a Daimlert, hogy 15 napon belül mutassa be a hivatkozott irányelvnek való megfelelés helyreállítása érdekében tett intézkedéseket. A szóban forgó felhívásra adott, 2013. január 15-i válaszában a Daimler bemutatott egy cselekvési tervet, amely arra irányult, hogy 2013. június 15-ig találjanak műszaki megoldást az R1234yf hűtőközeg járműveiben történő felhasználásából eredő biztonsági problémák megoldására. A KBA 2013. március 4-én kötelezte a Daimlert, hogy tegye meg a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy helyreállítsa a 246., a 176. és a 117. típus gyártásának a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek való megfelelőségét. Arra az esetre, ha a Daimler nem így járna el, a KBA a típusjóváhagyás 2013. június 30-án kezdődő hatállyal történő visszavonását helyezte kilátásba. A Daimler 2013. június 26-án arról tájékoztatta a KBA-t, hogy végérvényesen felhagyott a 246., a 176. és a 117. típus gyártásával, mivel a fent bemutatott biztonsági problémák megoldására alkalmas műszaki megoldás utáni kutatás sikertelen volt.

25. A KBA továbbá 2013. január 1. és 2013. június 26. között több alkalommal felhívta a Daimlert, hogy állítsa helyre a forgalomba helyezett 133 713 jármű megfelelőségét. A Daimler 2015 végén tájékoztatta a KBA-t, hogy kifejlesztette a szükséges műszaki megoldásokat. A Bizottság azonban kiemeli, hogy máig nem állították helyre az említett járműveknek a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek való megfelelését, és a típusjóváhagyás visszavonásáról sem döntöttek.

26. A KBA 2013. május 17-én helyt adott a Daimler azon kérelmének, amely a jóváhagyott 245G járműtípusnak (sűrített földgázzal üzemelő jármű) a B osztály sűrített földgázzal üzemelő új változataira való kiterjesztésére irányult. Mivel azt eredetileg 2008-ban hagyták jóvá, a 245G típusra nem vonatkozott a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek megfelelő hűtőközeg használatának kötelezettsége. Az említett típus jóváhagyásának kiterjesztéséről egy 2013. május 22-i levélben értesítették a Bizottságot. A KBA ezt követően 2013. június 3-án helyt adott az ugyanerre a már jóváhagyott típusra vonatkozó másik kiterjesztési kérelemnek, amelyet a Daimler az új B osztály, A osztály és CLA osztály egyes modelljei vonatkozásában nyújtott be.

27. A Bizottság álláspontja szerint a fent említett kiterjesztési kérelmek tárgyát valójában a 246., a 176. és a 117. járműtípus képezte, amelyek gyártását a Daimler – állítása szerint – önként megszüntette. A Bizottság álláspontja szerint a 245G típus KBA által engedélyezett kiterjesztései lehetővé tették a Daimler számára, hogy anélkül folytassa az imént említett járműtípusok gyártását és forgalmazását, hogy köteles lett volna azokat a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek megfelelő hűtőközeggel ellátni.

28. A Bizottság a Németországi Szövetségi Köztársaságnak 2013. június 10-én felvilágosításkérő levelet, majd ezt követően 2014. január 27-én felszólító levelet küldött. Ez utóbbi levél azt rótta a német hatóságok terhére, hogy lehetővé tették, hogy 2013 januárja és júniusa között 133 713 járművet gyártsanak és helyezzenek forgalomba a vonatkozó típusjóváhagyással kapcsolatos előírások megsértésével, hogy nem alkalmaztak szankciót a szóban forgó gyártóval szemben, valamint hogy megkerülték a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv alkalmazását.

29. A Németországi Szövetségi Köztársaság a felszólító levélre 2014. március 26-án válaszolt. A tekintetben, hogy a járművek nem felelnek meg a típusjóváhagyásukra vonatkozó előírásoknak, megjegyezte, hogy a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságok a keretirányelv alapján mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, ezenkívül arra hivatkozott, hogy az arányosság elve tiszteletben tartásának kötelezettsége nem tette számukra lehetővé konkrét intézkedések elfogadását. A Szövetségi Köztársaság kifejtette továbbá, hogy a Daimler által nyújtott információk azt engedték feltételezni, hogy az R1234yf hűtőközeg használata biztonsági kockázatot jelent. Álláspontja szerint egyébként a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó járművek megfelelőségi hibája csak korlátozottan érinti a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv által kitűzött környezetvédelmi célt. A hivatkozott irányelv megkerülésével kapcsolatban pedig a Németországi Szövetségi Köztársaság arra hivatkozott, hogy a KBA-nak helyt kellett adnia a 245G típusjóváhagyásának kiterjesztésére vonatkozó

kérelmeknek, mivel az említett hatóság nem rendelkezett semmiféle mérlegelési mozgástérrel, miután a keretirányelvben előírt feltételek teljesítése igazolást nyert. Figyelembe kellett továbbá venni, hogy a 246., a 176. és a 117. járműtípus jóváhagyása érvényességét vesztette, amikor a Daimler abbahagyta azok gyártását.

30. A Bizottság 2014. szeptember 25-én indokolással ellátott véleményt küldött a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, amelyben megerősítette a felszólító levélben kifejtett vádakat.

31. A Szövetségi Köztársaság 2014. november 25-i levelében válaszolt, amelyben lényegében megismételte a felszólító levélre adott válaszban előadott érveket.

III. A Bíróság előtti eljárás és a felek kérelmei

32. A Bizottság 2016. december 22-én előterjesztette a jelen keresetet. A Németországi Szövetségi Köztársaság 2017. március 15-én nyújtotta be ellenkérelmét. A felek ezt követően választ és viszonválaszt nyújtottak be, 2017. április 26-án, illetve 2017. június 12-én.

33. A 2018. január 11-i tárgyaláson a Bizottság és a német kormány előadta szóbeli észrevételeit, és válaszolt a Bíróság kérdéseire.

34. A Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság három tekintetben megsértette a keretirányelv és a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv alapján fennálló kötelezettségeit, mivel i. elmulasztotta meghozni a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművek típusjóváhagyásuknak való megfelelőségének helyreállításához szükséges intézkedéseket (a keretirányelv 12. és 30. cikke), ii. nem fogadta el a szankciók alkalmazásához szükséges intézkedéseket (a keretirányelv 46., 5. és 18. cikkének együttes értelmezése), iii. 2013. május 17-én helyt adott a Daimler azon kérelmének, amelyben a 245G típusú járművek típusjóváhagyásának kiterjesztését kérte olyan járművekre, amelyekre a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv új előírásainak alkalmazásával már kiadtak egy másik típusjóváhagyást, ez pedig a Bizottság álláspontja szerint a hivatkozott irányelv megkerülésének minősül. A Németországi Szövetségi Köztársaság a Bizottság keresetének elutasítását kéri a Bíróságtól.

IV. Jogi elemzés

A. A keretirányelv 12. és 30. cikkének megsértéséről

1. A felek érvei

35. A keresetben a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a keretirányelv 4. cikke (2) bekezdésének és IV. mellékletének, valamint a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikke (4) bekezdésének együttes értelmezése azt jelzi, hogy a jelen ügyben a 246., a 176. és a 117. járműtípus kizárólag azzal a feltétellel kaphatott EK-típusjóváhagyást, hogy a légkondicionáló rendszereikben használt hűtőközeg globális felmelegedési potenciálja nem haladja meg a 150-et. Következésképpen attól kezdve, hogy a szóban forgó járműtípusokba tartozó járművek gyártása átállt egy magasabb globális felmelegedési potenciállal rendelkező hűtőközeg használatára, az újonnan gyártott járművek – amelyekből a Bizottság becslése alapján 2013. január 1. és a kereset benyújtása között 800 000 darabot gyártottak[6] – már nem feleltek meg a jóváhagyott típusnak. E körülményekre tekintettel a Bizottság álláspontja szerint a KBA köteles volt biztosítani a gyártás és az újonnan gyártott járművek megfelelőségének

6 Ez a becslés a 246, a 176 és a 117 járműtípus eladási mennyiségein alapul. A korábbi, 133 713 darabos becsléstől való eltérés abból ered, hogy figyelembe vették a 2013. június 26-át követően gyártott és forgalomba hozott járműveket is.

helyreállítását. Az említett hatóságnak konkrétan biztosítania kellett egyrészt azt, hogy a gyártás során használt hűtőközeg nem rendelkezik 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal, másrészt pedig azt, hogy a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó és nem engedélyezett hűtőközeg felhasználásával gyártott és forgalomba hozott járműveket ismét a típusjóváhagyásukra vonatkozó előírásoknak megfelelő hűtőközeggel lássák el. A KBA azonban – noha tudomása volt a szóban forgó megfelelőségi hibáról – nem tette meg az orvoslásához szükséges intézkedéseket, ez a magatartás pedig a Bizottság álláspontja szerint a keretirányelv 12. és 30. cikke megsértésének minősül.[7] A Bizottság kiemeli különösen, hogy a KBA nem csak hogy nem vonta vissza a típusjóváhagyást, de nem élt a rendelkezésre álló további lehetőségek egyikével sem, mint például az érintett járművek visszahívása és javítása. Az, hogy a KBA ténylegesen kilátásba helyezte a típusjóváhagyás visszavonását, bizonyosan nem minősül a keretirányelv 12. és 30. cikke értelmében vett megfelelő intézkedésnek.

36. A német hatóságok azon érvelésére válaszolva, amely szerint a KBA-nak azért nem volt lehetősége hatékonyabb intézkedéseket tenni, mert kétségek merültek fel az R1234yf hűtőközegnek a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművekben történő használatával kapcsolatban, a Bizottság megjegyzi, hogy a keretirányelv nem tartalmaz olyan kivételt vagy igazolási lehetőséget, amely alapján a tagállamok eltérhetnek az összehangolt műszaki előírásoktól, ha azok helytállóságát illetően kétségek merülnek fel. Ellenkezőleg, a hivatkozott irányelv feltétlen kötelezettséget ró a tagállamokra, amely alapján biztosítaniuk kell minden biztonsági és környezetvédelmi műszaki előírás betartását. Eltérésre kizárólag a keretirányelv 29. cikke szerinti esetben van lehetőség.

37. Ellenkérelmében a Németországi Szövetségi Köztársaság mindenekelőtt a keretirányelv 12. cikkének állítólagos megsértését vitatja. Értelmezése szerint a hivatkozott rendelkezésben foglalt vizsgálat nem arra irányul, hogy maguk a járművek megfelelnek-e a jóváhagyott típusnak, hanem pusztán arra, hogy léteznek-e az említett megfelelőség biztosítására elméletileg alkalmas intézkedések. Ha abból indulunk ki, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaságnak csak azt kellett vizsgálnia, hogy a Daimler betartja-e a gyártás minőségellenőrzését, akkor az alperes úgy véli, hogy semmi nem utalt arra, hogy az említett vizsgálat nem működött, ezzel pedig megdől az az álláspont, amely szerint a megfelelőségi hiba fennállásából automatikusan következik a minőségellenőrzési rendszer vizsgálatának megsértése.

38. A Németországi Szövetségi Köztársaság ugyancsak vitatja a keretirányelv 30. cikkének megsértésére vonatkozó vádat. Érvelésének kiindulópontja, hogy a hivatkozott szabály kifejezetten mérlegelési jogkörrel ruházza fel az illetékes tagállami hatóságokat. Az említett hatóságok következésképpen nem kötelesek megfelelőségi hiba esetén haladéktalanul visszavonni a típusjóváhagyást, hanem – ellenkezőleg – a fokozatosság elvének megfelelően kell eljárniuk („megteszi a szükséges intézkedéseket”) és csak utolsó lépésként élhetnek a visszavonással („beleértve, szükség esetén”). Röviden: a Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint a 30. cikk szövege megköveteli, hogy az illetékes hatóság beavatkozása megfeleljen az arányosság elvének. Ezért semmi nem róható a KBA terhére, mivel felhívta a Daimlert, hogy nyújtson be cselekvési tervet a probléma megoldására irányuló javaslatokkal, és csak arra az esetre helyezte kilátásba a típusjóváhagyás visszavonását, ha erre a meghatározott határidőn belül nem került volna sor. A visszavonás később azért nem volt elrendelhető, mert a Daimler az említett határidő lejárta előtt felhagyott a szóban forgó járművek gyártásával.

39. Válaszul arra, hogy a Bizottság a KBA terhére rótta, hogy először az R1234yf hűtőközeg használatából eredő kockázatok vizsgálatára irányuló intézkedéseket fogadott el, a Németországi Szövetségi Köztársaság hangsúlyozza, hogy a KBA az adott időpontban még nem zárhatta ki a 2001/95 irányelv értelmében vett súlyos biztonsági kockázat fennállását. Az alperes e tekintetben megjegyzi, hogy a keretirányelv nem szabályozza, hogy mit kell tenni a megfelelőségi hibával gyártott és forgalomba hozott járművekkel a típusjóváhagyás visszavonása előtt. A járművek visszahívását

7 A megfelelőségi hiba a Bizottság álláspontja szerint egyébként még mindig fennáll. A Bizottság szerint ugyanis a 246, a 176 és a 117 járműtípus jóváhagyásának érvényessége nem szűnt meg 2013. június 26-án, figyelemmel arra, hogy a Daimler által az említett időpontot követően gyártott járművek is az említett típusoknak feleltek meg, noha ezekre a járművekre a 245G típust terjesztették ki.

szabályozó 32. cikkre sem lehetett hivatkozni, mivel az kizárólag olyan járművekre alkalmazandó, amelyek „komoly kockázatot jelent[enek] a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetvédelemre”. A Németországi Szövetségi Köztársaság érvelése szerint ugyanis a szóban forgó körülmények között a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművek megfelelőségének hiánya nem járt jelentékeny kockázattal a közúti közlekedés biztonságára és a közegészségre nézve, és csak elhanyagolható, nem mérhető hatással volt a környezetre.

40. A Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint a KBA ezt követően a rendelkezésére álló információkra tekintettel mérlegelési jogkörének keretei között járt el, amikor az arányosság elvének teljes betartása mellett mérlegelést végzett a megfelelés hiánya és a biztonsági kockázatok között. A KBA ugyanis tanulmányozta a veszély lehetőségét rejtő helyzetet, és lefolytatta vizsgálatait, amelyek – noha nem alapozták meg, hogy a 2001/95 irányelv értelmében vett súlyos kockázat fennállása miatt késedelem nélkül cselekedni kell – gyulladásveszélyt és hidrogén-fluoridnak való kitettség veszélyét tárták fel. Ezt követően, miután a Daimler bejelentette, hogy járműveiben 2015. október 20-tól az R1234yf hűtőközeget kezdte használni, a KBA az említett használatot lehetővé tevő biztonsági intézkedésekre vonatkozó írásbeli kérdésekkel fordult a társasághoz. Minthogy a kapott válaszokat kielégítőnek találta, a KBA 2015 decemberében azt kérdezte, hogy a típusjóváhagyásnak való megfelelőség helyreállítása érdekében a már forgalomba hozott 133 713 járműre is alkalmazhatóak-e a szóban forgó intézkedések. A Daimlernek a hűtőközeg eltávolításával kapcsolatos nehézségeket és a biztonsági szempontból fontos összetevők módosításának szükségességéből eredő jelentős kockázatokat kiemelő válaszai alapján a KBA megbízott egy műszaki szolgálatot az átalakítási intézkedések kivitelezhetőségének értékelésével. Miután a megbízott arról tájékoztatta, hogy a világos értékelés összetett ellenőrzési eljárás hiányában nem lehetséges, 2016 júliusában a KBA részletes tájékoztatást kért a Daimlertől az érintett járművek kijavításával kapcsolatos kockázatok elemzéséről és a vizsgálati módszerről. A Daimler által 2016 szeptemberében átadott elemzések műszaki vizsgálata még nem zárult le. A vizsgálat befejeztével – amennyiben annak eredménye kedvezőtlen – a KBA meghagyást kíván elfogadni a Daimlerrel szemben a megfelelőség helyreállítása érdekében.

41. Válaszában a Bizottság elsősorban arra hivatkozik, hogy a keretirányelv 12. cikke nem egyszerűen a gyártásmegfelelőség esetleges hibáinak felismerésére alkalmas intézkedések megtételét írja elő, hanem a gyártásmegfelelőség védelmére irányul azáltal, hogy biztosítja a szükséges intézkedések elfogadását arra az esetre, ha az említett hibák ténylegesen felmerülnek. A keretirányelv 30. cikke tekintetében a Bizottság úgy véli, hogy az alperes által az arányosságra vonatkozóan előadott megfontolások nem igazolják, hogy az alperes még nem tette meg az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a Daimlert a megfelelőség helyreállítására kötelezzék. Pontosabban, álláspontja szerint az a körülmény, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság még nem rendelte el a megfelelőség helyreállítását, és csak fontolgatja egy meghagyás kibocsátását, túllépi a keretirányelv által biztosított mérlegelési jogkört.

42. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a keretirányelv 12. és 30. cikke a megfelelőség helyreállításához szükséges intézkedések megtételével összefüggésben az összehangolt műszaki előírások betartását illetően semmiféle mérlegelési mozgásteret nem biztosít a tagállamok számára. A Bizottság álláspontja szerint erre figyelemmel a megfelelőségi hiba környezeti hatásai és a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek megfelelő hűtőközeg használatából eredő állítólagos biztonsági kockázatok közötti mérlegelés ellentétes a fent hivatkozott cikkekkel.

43. A Németországi Szövetségi Köztársaság a viszonválaszban megismétli, hogy a keretirányelv 30. cikke által megfelelőségi hiba esetére megkövetelt „szükséges intézkedések” közötti választás szükségképpen az eset összes körülményének – köztük a biztonsági és egészségügyi körülmények – mérlegelésével jár. A KBA tehát helyesen gyakorolta mérlegelési jogkörét, és megfelelően és hatékonyan járt el.

2. Értékelés

44. Álláspontom szerint az első kereseti jogalap vizsgálata megkíván néhány bevezető megjegyzést, amelyek célja a Bíróság által eldöntendő jogvita hátterét képező, jellemzően jelentős mértékben műszaki megközelítésű jogszabályi háttér bemutatása.

a) Bevezető megjegyzések

45. A jelen ügy tárgyát képező szabályozás a gépjárművek jóváhagyására és műszaki szabályaira vonatkozó nemzeti rendelkezések összehangolására irányuló, az Európai Gazdasági Közösség által a 60-as években azzal a céllal indított folyamatba illeszkedik, hogy megvalósítsa az áruk szabad mozgását az autóiparban. Az európai jogalkotó ebből a célból azt a módszertant követte, hogy egy keretirányelvbe foglal minden, a járművek nyilvántartásba vételére, kereskedelmi forgalomba hozatalára és forgalomba helyezésére vonatkozó műszaki előírást (kezdetben a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv[8], amely helyébe később a jelenlegi keretirányelv lépett), amelyet a keretirányelv által hivatkozott további szabályozási aktusok (a továbbiakban: szabályozási aktusok) egészítenek ki.[9]

46. A keretirányelv kettős ellenőrzés útján biztosítja az összehangolt műszaki előírások betartását. Az első ellenőrzésre a gyártás megkezdését megelőzően kerül sor (a továbbiakban: előzetes ellenőrzés), míg a másik a gyártás említett megkezdését követően történik (a továbbiakban: utólagos ellenőrzés). Az érintett járművet bemutató prototípuson végzett előzetes ellenőrzés során megvizsgálják, hogy a prototípus megfelel-e az összehangolt műszaki előírásoknak.[10] Ha ez az ellenőrzés kedvező eredményt hoz, akkor a tagállamok az érintett járműtípusra EK-típusjóváhagyást adnak ki, amelynek célja, hogy jogbiztonságot nyújtson a gyártónak a tekintetben, hogy a jóváhagyott típusnak megfelelő valamennyi terméket jogszerűen kereskedelmi forgalomba hozhatja. Abból kiindulva, hogy az összehangolt műszaki előírások betartását már a típusjóváhagyás kiadása során megvizsgálják és tanúsítják, az utólagos ellenőrzés a gyártásmegfelelőségre, és arra korlátozódik, hogy az újonnan gyártott járművek megfelelnek-e az érintett járműtípus típusjóváhagyásának.

47. A Bizottság által a jelen ügyben felhozott első jogalap kizárólag az ellenőrzés utóbbi formájára vonatkozik. A Bizottság egészen pontosan azt sérelmezi, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság tétlen maradt azon körülmény ellenére, hogy a Daimler azt követően, hogy típusjóváhagyást kapott a 246., a 176. és a 117. járműtípusra, olyan járműveket gyártott, amelyek nem felelnek meg teljes mértékben az említett típusokra alkalmazandó összehangolt műszaki előírásoknak, mivel sértik az egyik szabályozási aktust, nevezetesen a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet. A Bizottság álláspontja szerint a Daimler említett jogsértése alapján a KBA-nak a keretirányelv 12. cikkében előírtaknak megfelelően el kellett volna járnia annak érdekében, hogy helyreálljon az érintett gyártó gyártásának a jóváhagyott típusnak való megfelelősége, továbbá a hivatkozott irányelv 30. cikkének előírásai alapján a már legyártott járművek jóváhagyott típusnak való megfelelőségének helyreállítása érdekében.

48. Figyelemmel arra, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság a beadványaiban külön ellenvetéseket fogalmazott meg az állítólagosan megsértett két rendelkezés vonatkozásában, álláspontom szerint az első jogalap érdemi vizsgálatát két részre kell osztani.

8 HL 1970. L 42., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.

9 Lásd a keretirányelv IV. mellékletében foglalt taxatív felsorolást.

10 Ezt az ellenőrzést a keretirányelv 4. cikke írja elő.

b) A gyártásmegfelelőség helyreállításának ellenőrzése

49. A keretirányelv 12. cikke („A gyártás megfelelőségével kapcsolatos intézkedések”) – amelynek tartalmát a keretirányelv X. melléklete fejti ki részletesebben – három kötelezettséget ró a tagállamokra.

50. Az (1) bekezdés előírja, hogy a tagállam a típusjóváhagyás megadásakor köteles megtenni a „szükséges intézkedéseket” annak megvizsgálása érdekében, hogy a kérelmező gyártó megtette-e a megfelelő lépéseket annak biztosítására, hogy a járművek gyártása megfeleljen a jóváhagyott típusnak. A X. melléklet alapján az említett intézkedések az 1991. évi ISO 10011 harmonizált szabványban foglalt, az értékelés megtervezésére és elvégzésére vonatkozó iránymutatásnak megfelelő,[11] a minőségirányítási rendszerekre vonatkozó értékelést („kezdeti értékelés”), valamint a 2.2 pont szabálya („tagállam EK-típusjóváhagyó hatóságának […] ellenőriznie kell, hogy a megfelelő intézkedések megtörténtek-e, és írásban rögzítve rendelkezésre állnak-e a vizsgálati eljárások, minden jóváhagyás tekintetében a gyártóval egyeztetve, melyet követően az ilyen vizsgálatok és kapcsolódó ellenőrzések rendszeres időközönként végrehajthatók a jóváhagyott típusnak való folyamatos megfelelés biztosítására”) szerinti, a jóváhagyás tárgyára és a termékellenőrzésekre vonatkozó felülvizsgálatot („a termékek megfelelőségét biztosító intézkedések”) foglalják magukban.

51. A (2) bekezdés előírja, hogy a tagállam a típusjóváhagyás megadását követően köteles megtenni a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedések a gyártás megkezdését követően is megfelelőek maradjanak, és a járművek továbbra is megfeleljenek a jóváhagyott típusnak.

52. A (3) bekezdés azt az esetet szabályozza, amikor az (1) bekezdésben említett intézkedéseket nem alkalmazzák, vagy jelentősen eltérnek a közösen megállapodott intézkedésektől, vagy amelyeknek alkalmazása megszűnt, és rögzíti, hogy a tagállam ilyen esetben köteles megtenni a szükséges intézkedéseket – beleértve a típusjóváhagyás visszavonását is – annak biztosítása érdekében, hogy pontosan kövessék a gyártásmegfelelőségi eljárást.

53. A Németországi Szövetségi Köztársaság által az ellenkérelemben előadott érvelés kizárólag a 12. cikk (1) bekezdésére vonatkozik. Az alperes e tekintetben azt állítja, hogy a hivatkozott bekezdésben a tagállamokra telepített kötelezettség természete más, mint amit a Bizottság a keresetében bemutat. Mindenekelőtt a tagállamok nem azt kötelesek biztosítani, hogy a járművek mentesek a megfelelőségi hibáktól, hanem csak azt kell vizsgálniuk, hogy vannak-e a gyártásmegfelelőség biztosítására alkalmas intézkedések. A Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint a jelen ügyben semmi nem róható a terhére, mivel semmi nem bizonyítja, hogy a Daimler minőség-ellenőrzési rendszere nem működött. Ellenkezőleg, a KBA-t a kezdetektől fogva tájékoztatták arról, hogy a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművek esetében megfelelőségi hiba áll fenn amiatt, hogy az R1234yf hűtőközeg helyett az R134 hűtőközeget használták.

54. Kétségtelen, hogy a 12. cikk – önmagában nézve – értelmezhető úgy, ahogy arra a Németországi Szövetségi Köztársaság utal. Nem hagyható azonban figyelmen kívül, hogy az említett bekezdés – ahogy az imént bemutattuk – csak egy összetevője a gyártásmegfelelőség ellenőrzése 12. cikkben meghatározott, összetett rendszerének.

55. A szóban forgó rendelkezést a maga teljességében vizsgálva világosan kitűnik, hogy a tagállamok nem egyszerűen a gyártásmegfelelőségi eltérések fennállásának *megállapítására*[12] alkalmas intézkedéseket kötelesek tenni, hanem a megfelelőség *helyreállításához*[13] szükséges intézkedéseket is.

11 Lásd a X. melléklet (1) lábjegyzetét.

12 Kiemelés tőlem.

13 Kiemelés tőlem.

56. Ennek fő bizonyítéka a 12. cikk (3) bekezdésének szövegében fedezhető fel, ahogy azt a Bizottság a válaszában röviden megjegyezte. Az említett bekezdésben a tagállamok számára előírt, „szükséges intézkedések” megtételére vonatkozó kötelezettségnek pusztán az előfeltétele az említett eltérés fennállásának megállapítása („[h]a […] megállapítja, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedéseket nem alkalmazzák, vagy jelentősen eltérnek a közösen megállapodott intézkedésektől és ellenőrzési tervektől, vagy amelyeknek alkalmazása […] megszűnt”), míg a kötelezettség tárgya kétségtelenül a gyártásmegfelelőség tényleges helyreállítása („annak biztosítása érdekében, hogy pontosan kövessék a gyártásmegfelelőségi eljárást”).

57. A fentiekre figyelemmel kétségtelenül abból kell kiindulni, hogy a 12. cikket a jelen ügyben megsértették. Ugyanis az alapján, hogy a Daimler 2013. január 1-jétől nem tett megfelelő lépéseket a jóváhagyott 246., 176. és 117. járműtípusba tartozó járművek gyártásmegfelelőségének biztosítása érdekében, a KBA mint hatáskörrel rendelkező hatóság köteles lett volna megtenni a megfelelőség helyreállításához szükséges intézkedéseket.

58. Álláspontom szerint ezért el kell fogadni a kötelezettségszegés első jogalapjának első részét, amely szerint a Németországi Szövetségi Köztársaság megszegte a keretirányelv 12. cikkét.

c) A már legyártott járművek megfelelőségének elmaradt helyreállítása

59. A keretirányelv 30. cikke („A jóváhagyott típusnak meg nem felelő járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek”) azt az esetet szabályozza, amikor a gyártásmegfelelőség ellenőrzésének rendszere nem működött megfelelően, és ennek következtében a gyártó járművei nem felelnek meg a jóváhagyott típusnak. A szóban forgó cikk erre az esetre előírja, hogy az a tagállam, amely a típusjóváhagyást megadta, köteles megtenni a szükséges intézkedéseket, beleértve a típusjóváhagyás visszavonását, a jóváhagyott típusnak való megfelelőség helyreállítása érdekében.

60. Mindenekelőtt megjegyzem, hogy a jelen ügyben a keretirányelv 30. cikkének megsértésével kapcsolatos kérdés azon 133 713 darab, a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó jármű vonatkozásában merül fel, amelyeket a Daimler 2013. január 1. és június 26. között gyártott le és hozott forgalomba (illetve a Bizottság álláspontja szerint a 2013. január 1. és a kereset időpontja között gyártott és forgalomba hozott 800 000 jármű vonatkozásában), noha azok nem feleltek meg a típusjóváhagyásuknak, mivel a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek megfelelő hűtőközeg (az R1234yf) helyett az R134 hűtőközeget használták. Az említett járművek megfelelése hiányának indoka, hogy a Daimler meggyőződése szerint – ahogy erről a KBA-t is tájékoztatta – az R1234yf hűtőközeg használata súlyos biztonsági kockázatot jelent.

61. A felek között nem vitatott, hogy – amint azt a jelen indítvány 24–25. pontja leírja – a KBA a szóban forgó megfelelőségi hiba alapján nem tette meg a keretirányelv 30. cikkét átültető német jogszabályi rendelkezésben (az EG-FGV 25. §-a) előírt, a megfelelőség helyreállítására irányuló intézkedések – mint a típusjóváhagyás visszavonása, az érintett járművek visszahívása és megjavítása, kiegészítő kötelezettségek előírása – egyikét sem. Ellenkezőleg, azt követően, hogy a típusjóváhagyás visszavonását (a megfelelés hiányának orvoslására szabott határidő elmulasztása esetére) kezdetben kilátásba helyezte, a KBA mindössze egyeztetésbe bocsátkozott a Daimlerrel annak vizsgálata érdekében, hogy kifejleszthetőek-e olyan műszaki megoldások, amelyek biztonsági kockázatok nélkül teszik lehetővé az érintett járművekben az R1234yf hűtőközeg használatát. [14]

14 A szóban forgó járművek megfelelőségének helyreállítására irányuló tulajdonképpeni meghagyás kibocsátására viszont csak 2017. március 23-án, vagyis körülbelül három hónappal a Bizottság keresetének benyújtása után került sor. Következésképpen a jelen eljárás szempontjából a meghagyásnak nincs jelentősége.

62. A Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint a KBA említett válaszlépését az arányosság elvének betartása követelte meg, amely a keretirányelv 30. cikkének szövegéből („szükséges intézkedések”) következik. A típusjóváhagyás visszavonása – amelyet a hivatkozott szabály nem ír elő minden esetre („beleértve, szükség esetén”) – az alperes álláspontja szerint a jelen ügy körülményei mellett aránytalan válaszlépés lett volna, figyelembe véve a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművekben fennálló megfelelőségi hiba viszonylag kisebb súlyát.

63. Annak megállapításához, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság megszegte-e a keretirányelv 30. cikkében előírt kötelezettségeit, mindenekelőtt azt kell vizsgálni, hogy a hivatkozott cikk alapján rendelkezik-e, és ha igen, milyen terjedelmű mérlegelési mozgástérrel.

64. Még ha abból indulunk is ki, hogy az „annak biztosításához *szükséges intézkedések*[15], hogy a legyártott járművek megfeleljenek a jóváhagyott típusnak” általános megfogalmazás azt jelenti, hogy a szóban forgó rendelkezés a megteendő intézkedések kiválasztásával kapcsolatban mérlegelési mozgástérrel ruházza fel a tagállamok illetékes hatóságait, egyetértek a Bizottsággal a tekintetben, hogy ez a mozgástér nem teszi lehetővé az említett hatóságok számára, hogy *a megfelelőség helyreállítására alkalmas*[16] intézkedéseken kívüli intézkedést válasszanak.

65. Ezt a következtetést álláspontom szerint két fontos észrevétel támasztja alá.

66. Az első a 30. cikk szövegére vonatkozik. Ugyan a Bíróság, a szóban forgó irányelvektől eltérő kontextusban, már megállapította, hogy a „szükséges intézkedések” megfogalmazásnak a meghatározott célkitűzés elérése érdekében megteendő intézkedések konkrét tartalmára vonatkozó további pontosítások nélküli használata – ami bizonyára nem ritka az uniós jogalkotási aktusok szerkesztése során – *kizárólag az említett célkitűzés elérését lehetővé tevő intézkedések* közötti választásra jogosítja a tagállamokat.[17]

67. A másik, még fontosabb észrevétel a Bizottság válaszában helyesen kiemelt azon körülményen alapszik, hogy annak elfogadása, hogy a tagállamok illetékes hatóságai szélesebb, a jóváhagyott típusnak való megfelelőség helyreállítására irányuló célkitűzést figyelmen kívül hagyó mérlegelési mozgástérrel bírnak, megakadályozná a keretirányelv és a szabályozási aktusok által meghatározott egységes típusjóváhagyási rendszer *tényleges érvényesülését*.[18] Egy ilyen mértékű mérlegelési jogkör ugyanis azzal járna, hogy az illetékes nemzeti hatóságok minden olyan esetben, amikor megfelelőségi hibával szembesülnek, jogosultak lennének mérlegelni, hogy a ténybeli körülmények alapján milyen jelentőséget tulajdonítanak az adott műszaki előírás betartásának, következésképpen eldönthetnék, hogy eljárnak-e, vagy sem, az érintett járművek jóváhagyott típusnak való megfelelőségének helyreállítása érdekében. Az olyan értelmezés pedig, amelynek eredményeként a nemzeti hatóságok dönthetik el, hogy a szabályozási aktusokban foglalt műszaki előírások közül melyeket kell betartani, meghiúsítja az egységes típusjóváhagyási rendszer tényleges érvényesülését, tekintettel arra, hogy a tényleges érvényesülés feltétele a keretirányelv IV. mellékletében felsorolt szabályozási aktusokban foglalt *valamennyi*[19] összehangolt műszaki előírás betartása.

68. Összefoglalva: a keretirányelv 30. cikkének helyes értelmezése – amely a szóban forgó rendelkezés szövegét és tényleges érvényesülését is figyelembe veszi – alapján a nemzeti hatóságokat megillető mérlegelési mozgástér nem hagyhatja figyelmen kívül a meghatározott eredmény elérésének kötelezettségét, vagyis az érintett járművek típusjóváhagyásuknak való megfelelőségének helyreállítását.

15 Kiemelés tőlem.

16 Kiemelés tőlem.

17 Kiemelés tőlem. A hulladékokról szóló, 1975. július 15-i 75/442/EK tanácsi irányelv 4. cikke („A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a hulladék ártalmatlanítása ne veszélyeztesse az emberi egészséget és ne károsítsa a környezetet […]”) vonatkozásában lásd: 2007. április 26-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-135/05, EU:C:2007:250, 37. pont).

18 Kiemelés tőlem.

19 Kiemelés tőlem.

69. Ugyan a jelen ügyben a szóban forgó jogszabály alapján nem volt kötelező visszavonni a típusjóváhagyást, az is nyilvánvaló, hogy a keretirányelv 30. cikkét átültető nemzeti szabályok alapján egy sor olyan intézkedés állt rendelkezésre, amelyek lehetővé tették volna, hogy helyreálljon az érintett járművek megfelelősége a jóváhagyott 246., 176. és 117. típusnak (például a járművek visszahívása és megjavítása, az R1234yf hűtőközegre való áttérés előírása kiegészítő kötelezettségként). Az említett körülmények között a „szükséges intézkedések” megfogalmazás alapján a KBA nem volt köteles a rendelkezésre állók közül egy *meghatározott intézkedést* kiválasztani, de köteles lett volna *ezek valamelyikét* [20] kiválasztani.

70. Álláspontom szerint nem vonhatja kétségbe a fenti következtetést az az alperesi érvelés, amely szerint mérlegelni kell a között a követelmény között, hogy a megfelelőség helyreállítására irányuló célkitűzést az érintett járművek R1234yf hűtőközegre való átállítása útján el kell érni, és azok között a biztonsági kockázatok között, amelyek az említett hűtőközegnek a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművekben való használatából erednek. Más szóval a megfelelőség helyreállítására irányuló célkitűzés elérésének elmaradását az sem igazolhatja, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint az imént említett biztonsági kockázatokra nézve vizsgálatokat kell végezni.

71. E tekintetben megjegyzem, hogy az alperesi érvelés kiindulópontja, hogy a járművek biztonságára vonatkozó megfontolások „mások”, mint amelyek a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok szerinti összehangolt műszaki előírásokról rendelkeznek. Ez főként a viszonválaszban foglalt azon állításból vezethető le, amely szerint a Bizottság az emberi egészség és élet védelme elé helyezi az említett műszaki előírások „korlátlan formális betartását”.

72. Ez a kiindulópont álláspontom szerint téves, és ezért elkerülhetetlenül megdönti az alperesi érvelést.

73. Kétségtelennek tartom ugyanis, hogy a biztonság védelme főszabály szerint egybeesik a szabályozási aktusok rendelkezéseiben foglalt műszaki előírások teljesítésével. Ez teljesen világosan levezethető a keretirányelv (3) preambulumbekezdéséből, amely szerint a szabályozási aktusoknak arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát és az egészségvédelmet. A hivatkozott előírások – amelyek távol állnak attól, hogy pusztán formális követelményeket alkossanak, amelyek teljesítésének elmaradása további biztonsági aggályokkal igazolható – kimerítő jelleggel, pontosan rögzítik azokat a biztonsági aggályokat, amelyeket az uniós jogalkotó megítélése szerint figyelembe kell vagy lehet venni. [21]

74. Ha a szabályozási aktusok már meghatározták a biztonság megfelelőnek ítélt szintjét, akkor a tagállamok bizonyára nem hozhatnak fel a biztonságon alapuló indokokat az említett aktusok rendelkezéseinek be nem tartásának igazolására.

75. A KBA következésképpen nem hivatkozhat a 150-nél alacsonyabb globális felmelegedési potenciállal rendelkező hűtőközeg (az R1234yf) használatával kapcsolatos biztonsági kockázatok kivizsgálásának szükségességére annak igazolása céljából, hogy nem tette meg az annak orvoslásához szükséges intézkedéseket, hogy a Daimler nem tartotta be a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében foglalt, az említett hűtőközeg alkalmazását megkövetelő műszaki előírást. Ebből szükségképpen következik, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság magatartása az említett körülmények között a keretirányelv 30. cikke megsértésének minősült.

20 Kiemelés tőlem.

21 Ahogy az a keretirányelv (2) preambulumbekezdéséből kitűnik, a keretirányelv és a szabályozási aktusok együttese által bevezetett harmonizáció kimerítő jellegű („A Közösség belső piacának létrehozása és működése érdekében célszerű a tagállamok jóváhagyási eljárásait a *teljes harmonizáció* elvén alapuló közösségi jóváhagyási eljárással helyettesíteni.”). Lásd ebben az értelemben: 2014. március 20-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet (C-639/11, EU:C:2014:173, 34. és 35. pont).

76. Ezen a következtetésen álláspontom szerint az sem változtat, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság az ellenkérelmében arra hivatkozik, hogy az R1234yf hűtőközegnek a Daimler által gyártott járművekben történő használata a 2001/95 irányelvvel összeegyeztethetetlen veszélyhelyzetet válthat ki.

77. A 2001/95 irányelv ugyanis álláspontom szerint nem alkalmazandó a jelen ügyre. Ez világosan levezethető a keretirányelv (17) preambulumbekezdésében foglalt hivatkozásból, amely szerint az irányelv egy sor, a 2001/95 irányelv 1. cikkének (2) bekezdése szerinti „biztonsági előírást” hoz létre. Ez utóbbi cikk rögzíti, hogy „[a]mennyiben a termékek közösségi jogszabályok által megállapított különleges biztonsági előírások hatálya alá tartoznak, ezt az irányelvet *kizárólag az említett előírások hatálya alá nem tartozó szempontok, veszélyek vagy veszélykategóriák tekintetében*[22] kell alkalmazni”, és ezzel a 2001/95 irányelvet *lex generalisnak* minősíti, amely csak akkor alkalmazható, ha a keretirányelv és a szabályozási aktusok által alkotott *lex specialis* nem alkalmazandó. Ez utóbbi aktusok, pontosabban a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdése viszont a hűtőközeg használatára vonatkozó műszaki előírást (vagy a (17) preambulumbekezdés szóhasználatával élve biztonsági előírást) tartalmaz, és ezért a 2001/95 irányelv helyett alkalmazandó.[23]

78. Végül tenni kell egy pontosítást.

79. A felek mind az eljárás írásbeli szakaszában, mind a tárgyaláson vitát folytattak arról, hogy hogyan kellet volna eljárnia a KBA-nak annak érdekében, hogy anélkül vehesse figyelembe a Daimler által jelzett biztonsági aggályokat, hogy megsértse a keretirányelv 30. cikkét.

80. E tekintetben egyetértek a Bizottsággal abban, hogy az említett esetben a KBA kizárólag a tagállamoknak a keretirányelv 29. cikkében biztosított lehetőséggel élhetett volna.

81. A keretirányelv XII. fejezetében („Védzáradékok”) foglalt, hivatkozott cikk lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy figyelembe vegyék a vonatkozó különös irányelvek hiányosságaiból vagy az azokban foglalt műszaki előírások helytelen alkalmazásából eredő, a közúti közlekedés biztonságát, a közegészséget és a környezetet érintő kockázatokat, nem jogosultak azonban egyoldalúan eltérni a fent említett műszaki előírásoktól.

82. A hivatkozott cikk úgy rendelkezik, hogy a tagállamok legfeljebb hat hónapra megtagadhatják a járművek nyilvántartásba vételét vagy értékesítésének vagy forgalomba helyezésének engedélyezését, ha i. az érintett járművek megfelelnek a különös irányelvekben rögzített műszaki előírásoknak, ii. „súlyos” veszély áll fenn a közúti közlekedés biztonságára, a környezetre vagy a közegészségre nézve, iii. követik a mind a más tagállamokra, mind a Bizottságra kiterjedő különös értesítési eljárást.

83. Mindenesetre, még ha a Németországi Szövetségi Köztársaság hivatkozott volna is az említett cikkre (amit nem tett), nyilvánvalónak tűnik, hogy a fenti feltételek egyike sem teljesül a jelen ügyben.

84. Álláspontom szerint ezért a kötelezettségszegés első jogalapja második részének is helyt kell adni.

22 Kiemelés tőlem.

23 A Bizottság a tárgyaláson egy olyan biztonsági kockázatra példaként, amelyre viszont a 2001/95 irányelv rendelkezéseit és különösen a „biztonságos termék” 2. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti fogalmát kellene alkalmazni, a működésképtelen gázpedál esetét említette. Mivel a szabályozási aktusok nem tartalmaznak a gázpedál gyártására vonatkozó műszaki előírásokat, az említett esetre a 2001/95 irányelvet kellene alkalmazni.

B. A keretirányelv 46. cikkének megsértéséről

1. A felek érvei

85. A Bizottság a keresetben arra hivatkozik, hogy a Daimler megsértette a keretirányelv 5. és 18. cikkét. E tekintetben emlékeztet mindenekelőtt arra, hogy a gyártó az 5. cikk alapján köteles biztosítani a megfelelő járművek típusjóváhagyásától függő előírások állandó tiszteletben tartását. Azonban a 246., a 176. és a 117. járműtípust 2013 januárjától már nem a típusjóváhagyásuknak megfelelően gyártották. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a keretirányelv 18. cikkének a IX. melléklettel összefüggésben értelmezett (1) bekezdése előírja, hogy a gyártó kizárólag akkor mellékel megfelelőségi nyilatkozatot a befejezett járműhöz, ha azt „a jóváhagyott típussal megegyezően gyártott[ák]”. A Bizottság álláspontja szerint ebből az következik, hogy a gyártó nem adhat ki megfelelőségi nyilatkozatot, ha az érintett jármű nem felel meg a jóváhagyott típusnak úgy, ahogy azt a nyilatkozat tanúsítja. Mivel azonban a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművek 2013 januárjától már nem feleltek meg a jóváhagyott típusnak, a Daimlernek az említett típusokba tartozó járművekhez mellékelt megfelelőségi nyilatkozata nem felelt meg a valóságnak. E körülményekre tekintettel a Bizottság megjegyzi, hogy a keretirányelv 46. cikke úgy rendelkezik, hogy minden tagállam köteles belső jogában megállapítani az irányelv rendelkezéseinek gyártók általi megsértése esetén alkalmazandó, „hatékony, arányos és visszatartó erejű” szankciókat. Mivel a Bizottság álláspontja szerint a KBA semmiféle szankciós intézkedést nem tett a Daimlerrel szemben, mulasztása a keretirányelv 46. cikke megsértésének minősül.

86. A Németországi Szövetségi Köztársaság az ellenkérelemben tagadja a keretirányelv 46. cikkének megsértését. Az alperes e tekintetben előadja, hogy csak akkor lehetett volna szankciókat kiszabni, ha a KBA a fent említett műszaki vizsgálat végén meghagyást bocsát ki, és a Daimler nem tesz eleget a meghagyásnak.

87. A Bizottság a válaszban e tekintetben csak azt emeli ki, hogy a szankciók alkalmazásának a hivatkozott cikkben előírt kötelezettsége a keretirányelv 12. és 30. cikkének megsértésétől függetlenül alkalmazandó.

2. Értékelés

88. A Németországi Szövetségi Köztársaság terhére rótt második jogsértés a keretirányelv bármely rendelkezésének, a jelen ügyben az 5. és 18. cikk megsértésének szankcionálására vonatkozó kötelezettségre irányul. Röviden: e rendelkezések egyrészt arra kötelezik a gyártót, hogy biztosítsa, hogy járműveinek gyártása állandóan megfelel azoknak a műszaki előírásoknak, amelyek betartásán a típusjóváhagyás alapult, másrészt pedig arra, hogy a típusjóváhagyásnak megfelelően legyártott minden járműhöz mellékeljen megfelelőségi nyilatkozatot.

89. Mindenekelőtt megjegyzem, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság által az eljárás írásbeli szakaszában benyújtott ellenkérelemben és viszonválaszban sincs nyoma semmiféle ellenvetésnek a tekintetben, hogy a Daimler nem teljesítette a keretirányelv 5. és 18. cikkében rögzített kötelezettségeket, és ez a körülmény egyébként egyértelműnek tűnik a szóban forgó tényállás alapján. Erre figyelemmel nem tárgyalom tovább ezt a témát, és közvetlenül annak vizsgálatával folytatom, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság magatartása a keretirányelv 46. cikke megsértésének minősül-e.

90. E vonatkozásban megjegyzem, hogy a szóban forgó szabály első része azt írja elő, hogy a tagállamok kötelesek nemzeti jogukban megállapítani a keretirányelv és a szabályozási aktusok rendelkezéseinek tiszteletben tartásának elmulasztása esetén alkalmazandó szankciókat. Álláspontom szerint az alperes teljesítette ezt a kötelezettséget, mivel az EG-FGV 37. §-a előírja, hogy a keretirányelv 46. cikkében megjelölt jogsértéseket úgy kell szankcionálni, mint a belső jog megsértését.

91. Ugyanez nem mondható el a szabály második részét illetően, amely arra kötelezi a tagállamokat, hogy tegyenek meg minden szükséges intézkedést a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók végrehajtásának biztosítására. Az ügy irataiból ugyanis kiderül, hogy a KBA *semmiféle* szankciót nem alkalmazott a Daimlerrel mint gyártóval szemben a keretirányelv 5. és 18. cikkének megsértése alapján.[24] Ez a mulasztás kétségtelenül a keretirányelv 46. cikke megsértésének minősül.

92. A Németországi Szövetségi Köztársaság védekező érvelése nem győz meg az ellenkezőjéről.

93. Az említett érvelés szerint a KBA csak a megfelelőségi hibával legyártott és forgalomba hozott járművek R1234yf hűtőközegre való átállításával kapcsolatos kockázatok műszaki vizsgálatának végén alkalmazta volna a keretirányelv 46. cikkében előírt szankciókat, ha a fent említett járművek átállítására vonatkozóan meghagyást bocsátottak volna ki, amelyet nem tartanak be. A Németországi Szövetségi Köztársaság ugyanis abból a helytelen feltevésből indul ki, hogy a gyártót a keretirányelv 5. és 18. cikke alapján terhelő kötelezettségek elmulasztását nem önállóan, hanem csak akkor kell szankcionálni, ha a tagállamok illetékes hatóságai által a keretirányelv 12. és 30. cikke alapján a megfelelőség helyreállítása érdekében megtett intézkedéseket nem hajtották végre.

94. Ezzel szemben álláspontom szerint kétségtelen, hogy a keretirányelv 46. cikke szerinti, a keretirányelv rendelkezéseinek megsértése esetén hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók alkalmazására irányuló kötelezettséget a keretirányelv 12. és 30. cikkében rögzített, a jóváhagyott típusnak való megfelelőség helyreállítására irányuló kötelezettségtől *függetlenül*[25] kell alkalmazni.

95. Ahogy azt a Bizottság a válaszában helyesen megjegyzi, ezt megerősíti az a körülmény, hogy a keretirányelv által bevezetett rendszerben a 46. cikk célkitűzései eltérnek a 12. és 30. cikk célkitűzéseitől. Míg ez utóbbi cikkek a szabályozási aktusokban foglalt műszaki előírások tiszteletben tartását szolgálják, és feladatuk a szabályozási aktusok által kitűzött célok – azaz elsődlegesen a közúti közlekedés biztonságának védelme, a közegészség védelme és a környezetvédelem – elérése,[26] addig a 46. cikk a típusjóváhagyási rendszer hatékony alkalmazásának biztosítása révén elsősorban a gyártók közötti tisztességes verseny által jellemzett belső piac létrehozására és működtetésére irányuló célkitűzést szolgálja.[27]

96. Noha a jelen ügy azt mutatja, hogy a hivatkozott rendelkezések halmozott alkalmazása elképzelhető, ha a keretirányelv valamely rendelkezésének megsértése megfelelőségi hibát idéz elő, az bizonyára nem jelenthető ki, hogy olyan függőségi viszony áll fenn a 12. és 30. cikk megsértése, valamint a 46. cikk megsértése között, amely alapján az utóbbi által előírt szankcionálási kötelezettség csak akkor merül fel, ha a megfelelőség helyreállítása érdekében az előbbiek által előírt intézkedéseket nem tartják tiszteletben.

97. A KBA-nak következésképpen hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók alkalmazásával kellett volna fellépnie a Daimlerrel szemben a keretirányelv 5. és 18. cikke alapján terhelő kötelezettségek megsértése miatt. Az említett szankcionálási kötelezettség figyelmen kívül hagyásából az következik, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság megsértette a keretirányelv 46. cikkét.

98. Álláspontom szerint tehát a Bíróságnak helyt kell adnia a kötelezettségszegés második jogalapjának.

24 Kiemelés tőlem. Ezért számomra nyilvánvaló, hogy nem szükséges – ahogyan azt a Bizottság teszi a keresetében – hivatkozni az ítélkezési gyakorlatban annak vizsgálatára kidolgozott szempontokra, hogy a tagállamok által az uniós jogi jogsértések miatt alkalmazott szankciók hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek-e.

25 Kiemelés tőlem.

26 Lásd a keretirányelv (3) preambulumbekezdésében felsorolt célkitűzéseket.

27 Lásd a keretirányelv (2) preambulumbekezdésében említett célkitűzést.

C. A légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek a 245G típus jóváhagyásának kiterjesztésével történő megkerüléséről

1. A felek érvei

99. A Bizottság a keresetben a keretirányelv 14. cikkére hivatkozva mindenekelőtt arra hívja fel a figyelmet, hogy valamely jóváhagyott típus akkor terjeszthető ki a típustól eltérő más járművekre, ha ez utóbbi járművek megfelelnek az eredeti típusjóváhagyás megadásának alapjául szolgáló jogi feltételeknek és a keretirányelv II. mellékletének B. szakasza szerinti szempontok alapján besorolhatók az említett típusba. A Bizottság álláspontja szerint ezek a feltételek nem állnak fenn a jelen ügyben, amelyben a 245G típust – amelyet akkor hagytak jóvá, amikor a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv még nem volt alkalmazandó – terjesztették ki olyan járművekre, amelyeket akkor hagytak jóvá (és gyártottak le) 246., 176. és 117. járműtípusként, amikor a hivatkozott irányelv már alkalmazandó volt. Ez pedig nem az irányelv értelmében vett kiterjesztésnek, hanem a típusjóváhagyás kiterjesztéssel leplezett cseréjének minősül, ami ezért az uniós jog megkerülését jelenti. A Bizottság álláspontja szerint ezt a következtetést támasztja alá a keretirányelv egyes rendelkezéseinek, és különösen a 6. cikk (6) bekezdésének – amely rögzíti, hogy egy már jóváhagyott típus nem képezheti újabb típusjóváhagyás tárgyát –, a II. melléklet 7. pontjának, valamint a VII. és a IX. mellékletnek az értelmezése. A hivatkozott rendelkezések ugyanis kizárják a típusjóváhagyás cseréjének lehetőségét. A Bizottság e tekintetben kiemeli, hogy a kiterjesztésnek az a célja, hogy lehetővé tegye a meglévő járműtípusoknak a műszaki újítások miatt az új járművekre bevezetett új előírásokhoz igazítását, nem pedig az, hogy a hatályos előírásokat egy meghatározott járműtípushoz igazítsa.

100. A Németországi Szövetségi Köztársaság az ellenkérelemben azt állítja, hogy a KBA nem akarta megkerülni a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet azáltal, hogy engedélyezte a már meglévő 245G típus kiterjesztését olyan járművekre, amelyek a 246., 176. és 117. típusjóváhagyás formájában már olyan típusjóváhagyásokat kaptak, amelyekre alkalmazandóak a hivatkozott irányelv előírásai. A Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint egyébként a fent említett típusok gyártását 2013. június 26-án végérvényesen megszüntették. A 245G típus kiterjesztésére irányuló kérelemmel érintett járműveket ezért a 246., a 176. és a 117. járműtípusként jóváhagyott járművektől eltérő típusba tartozó járműveknek kellett tekinteni.

101. Az alperes mindenesetre kiemeli, hogy a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv nem tiltja a korábbi típusjóváhagyások kiterjesztését. Éppen ellenkezőleg: az a kötelezettség, amely szerint a hivatkozott irányelv rendelkezéseit minden járműre nézve be kell tartani az első nyilvántartásba vételkor, csak 2017. január 1-jén lépett hatályba. A Németországi Szövetségi Köztársaság kiemeli továbbá, hogy a keretirányelv 45. cikkének (5) bekezdése kifejezetten megengedi a kiterjesztést. Az alperes végül arra hivatkozik, hogy a keretirányelv 6. cikkének (6) bekezdése nem rögzít feltétlen tilalmat a típusjóváhagyások cseréjét illetően.

102. A Bizottság a válaszban azt állítja, hogy a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó, 2013. június 26-át követően gyártott járművek műszakilag megegyeznek az említett időpont előtt gyártott járművekkel. Ezért az, hogy az említett járművek 2013. június 26-tól eltérő típusjóváhagyással rendelkeztek, jogkérdés, nem pedig ténykérdés. Ebből kiindulva a Bizottság úgy véli, hogy az alperes nem volt jogosult helyt adni a Daimler által a 245G típus kiterjesztése iránt benyújtott kérelemnek, mivel ez a kérelem olyan járművekre vonatkozott, amelyeket a 246., a 176. és a 117. járműtípusként korábban már jóváhagytak. A Bizottság álláspontja szerint ezért a Daimler kérelmének elfogadása sértette a keretirányelv 6. cikkének (6) bekezdését.

2. Értékelés

103. A Németországi Szövetségi Köztársaság terhére rótt harmadik jogsértés lényegében a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv megkerülésére vonatkozik, amely a Bizottság álláspontja szerint azáltal valósult meg, hogy elfogadták a Daimlernek a 2008-ban jóváhagyott, és ezért a hivatkozott irányelvnek megfelelő hűtőközeg használatára vonatkozó kötelezettség alá nem tartozó 245G típus olyan járművekre történő kiterjesztése iránti kérelmeit, amelyek már más típusjóváhagyásokat kaptak (246., 176. és 117.), és amelyekre az említett típusjóváhagyások alapján már alkalmazandó volt a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv. Az alperes arra hivatkozva vitatja a Bizottság álláspontját, hogy a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművek gyártását 2013. június 26-án önként megszüntették.

104. Mindenekelőtt megjegyzem, hogy a Bizottság a kereseti kérelmében a szóban forgó jogalap vonatkozásában nem jelölte meg, hogy az összehangolt típusjóváhagyási rendszer pontosan mely rendelkezéseit sértették meg. A Bizottság által a beadványaiban kifejtett érvelés értelmezése azonban arra utal, hogy a sérelmezett jogsértés jogalapja az, hogy a Daimler kiterjesztési kérelme összeegyeztethetetlen i. a keretirányelv által előírt utólagos ellenőrzési rendszerrel, valamint ii. az általa elérni kívánt célkitűzéssel. A szóban forgó jogalap említett két részét így egymás után fogom elemezni.

105. Az első részben a Bizottság megjegyzi, hogy az utólagos ellenőrzés módozatai, amelyek a jármű jóváhagyott típusnak való megfelelőségére korlátozott vizsgálattal járnak, szükségképpen megkövetelik, hogy az egyes járművek pontosan feleljenek meg a jóváhagyott típusuknak, és hogy a jóváhagyott típusok feleljenek meg a jóváhagyásuk időpontjában hatályos műszaki előírásoknak. A típusjóváhagyásra vonatkozó szabályok ezért elsősorban előírják, hogy egy már jóváhagyott típus nem kaphat újabb típusjóváhagyást (a keretirányelv 6. cikkének (6) bekezdése).[28] Az említett szabályok másodsorban előírják, hogy minden jóváhagyott típushoz a jóváhagyás időpontjában hatályos jogi helyzetet jelző azonosítószámot kell társítani, amelynek egyértelműnek kell lennie (a keretirányelv II. mellékletének 7. pontja és VII. melléklete), továbbá hogy minden forgalomba hozott járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot kell mellékelni, amely szintén tartalmaz információt a fent említett jogi helyzetről (a keretirányelv X. melléklete). A Bizottság álláspontja szerint ebből az következik, hogy a keretirányelv, és különösen annak 12. és 30. cikke által szabályozott utólagos ellenőrzési rendszer közvetetten tartalmazza a „típusjóváhagyás cseréjének tilalmát”, amelyet a KBA a Daimler kérelmének elfogadásával megsértett.

106. Nem tartom meggyőzőnek azt az értelmezést, amelyből a Bizottság levezeti, hogy a 245G típusnak a Daimler által kért kiterjesztése ellentétes az utólagos ellenőrzési rendszer alapvető szabályaival, különösen a keretirányelv 6. cikkének (6) bekezdésével, mivel a kérelemmel érintett járművek korábban más típusjóváhagyások tárgyát képezték.

107. Álláspontom szerint egyébként éppen a 6. cikk (6) bekezdésének szövege mond ellent az említett értelmezésnek.

108. Noha ugyanis igaz, hogy a hivatkozott rendelkezés vonatkozó része előírja, hogy a gyártó egyetlen típusjóváhagyás iránti kérelmet nyújthat be, azt is tisztázza, hogy a szóban forgó tilalom minden egyes „adott járműtípusra” vonatkozik. A Bizottság következtetése következésképpen csak akkor fogadható el, ha bizonyítást nyer, hogy a jóváhagyott 245G típus kiterjesztése által érintett járművek a keretirányelv II. mellékletének B. szakasza szerinti szempontok alapján teljes egészében azonosak a korábban a 246.,

28 A Bizottság a válaszban kissé eltérően mutatja be a hivatkozott cikk tartalmát, és azt állítja, hogy az annak biztosítására kötelezi a tagállamokat, hogy a kiterjesztéssel érintett járművekre még nem kértek semmiféle típusjóváhagyást. Ez a tényező azonban nem olyan súlyú, hogy megdöntse a jelen indítványban következő érvelést.

a 176. és a 117. járműtípusként jóváhagyott járművekkel. Ugyanis csak ebben az esetben állapítható meg – ahogy teszi azt a Bizottság –, hogy a Daimler kiterjesztési kérelme olyan *járműtípusra* irányul, amely korábban már típusjóváhagyást kapott, és ezért ha a KBA helyt ad a kérelemnek, az ellentétes a keretirányelv 6. cikkének (6) bekezdésével.

109. Az imént bemutatott kérdés a felek között élénk viták tárgyát képezte, főleg a tárgyalás során.

110. E tekintetben mindenekelőtt azt kell megjegyezni, hogy mivel a kötelezettségszegés jelen jogalapjának megalapozottsága szempontjából alapvető kérdésről van szó, a Bizottság köteles bizonyítani, hogy a 246., 176. és 117. azonosító számú járművek ugyanabba a típusba tartoznak, mint a 245G típus jóváhagyásának kiterjesztése iránti kérelem által érintett járművek, és a Bizottság köteles a Bíróság rendelkezésére bocsátani a jogsértés megállapításához szükséges információkat.[29]

111. Most bemutatom, mely indokok alapján vélem úgy, hogy a Bizottság nem teljesítette az említett bizonyítási kötelezettséget.

112. A Bizottság azon megállapítása, hogy a 246., 176. és 117. járműtípusba tartozó járművek teljes mértékben azonosak a 245G típus jóváhagyásának kiterjesztése iránti kérelemmel érintett járművekkel, látszólag a kereskedelmi elnevezések és a modellek teljes egyezésén alapul. Ez a bizonyíték nem kielégítő. Igaz, hogy egy jármű „szerkezet[ének] és a kivitel[ének] lényeges jellemzői” a keretirányelv II. mellékletének B. szakasza szerinti M1 jármű-kategória[30] esetében a „típus” fogalmát alkotó három alapvető szempont egyikét jelentik a „gyártó” és a „gyártó típusjelölése” mellett. A Németországi Szövetségi Köztársaság érvelése szerint azonban azon számos európai példa alapján, amelyek esetében azonos vagy közel azonos szerkezeti jellemzőkkel rendelkező járműveket különböző típusokként hagynak jóvá, az uniós jogalkotónak a jelen ügy szerinti tényállás időpontjában hatályos szabályozással az volt a szándéka, hogy „a gyártó típusjelölésének” *meghatározó jelentőséget*[31] tulajdonítson a típus terjedelmének meghatározása szempontjából. Következésképpen még ha a 246., a 176. és a 117. járműtípusként jóváhagyott járművek teljesen azonosnak is bizonyulnak a 245G típus kiterjesztése iránti kérelemmel érintett járművekkel, azt a körülményt, hogy a Daimler ezekre *különböző* típusjelöléseket használt, az időbeli hatály alapján alkalmazandó szabályozásra figyelemmel elegendőnek kell tekinteni annak megállapításához, hogy *különböző*[32] járműtípusokról van szó.

113. Kétségtelen, hogy a szóban forgó szabályozás a szükségképpen benne foglaltak szerint egy bizonyos mozgásteret biztosít a gyártó számára. A keretirányelv II. mellékletének felváltásáról, valamint IV., IX. és XI. mellékletének módosításáról szóló, 2011. július 14-i 678/2011/EU bizottsági rendelet (a továbbiakban: 678/2011 rendelet) éppen ezért törölte a típus fogalmának lényeges jellemzői közül a „gyártó típusjelölését”.[33]

114. A Németországi Szövetségi Köztársasággal egyetértve abból kell tehát kiindulni, hogy a jelen ügyre alkalmazandó szabályozás valóban feljogosítja a gyártót arra, hogy meghatározza a típus fogalmának terjedelmét.

29 Lásd például: 2011. január 27-i Bizottság kontra Luxemburg ítélet (C-490/09, EU:C:2011:34, 49. pont).

30 Az M1 kategóriába tartoznak a 245G típus kiterjesztése iránti kérelem tárgyát képező járművek. A keretirányelv II. mellékletének a jármű-kategóriákat meghatározó A. szakasza alapján az említett kategória a „személyszállításra tervezett és épített, a vezetőülésen kívül legfeljebb nyolc üléssel rendelkező járművek[et]” jelöli.

31 Kiemelés tőlem.

32 Kiemelés tőlem.

33 Tisztázandó, hogy a II. melléklet új változata a jelen tényállásra – amelyben a kiterjesztési kérelem tárgyát képező típust 2008-ban hagyták jóvá – nem alkalmazandó, mivel a 678/2011 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése egyértelműen rögzíti, hogy a rendelet azokra a járműtípusokra érvényes, amelyek típusjóváhagyását 2012. október 29-ét követően adják meg. A törzsszövegben már jelzettek részletezése érdekében pontosítom, hogy a II. mellékletnek az ügy szerinti tényállásra alkalmazandó változata alapján egy „típus” olyan járművek összessége, amelyek legalább a gyártó, a gyártó típusjelölése és a szerkezet és a kivitel lényeges jellemzői: alváz/padlólemez (nyilvánvaló és alapvető különbségek), motor (belső égésű/elektromos/vegyes hajtás) tekintetében nem különböznek egymástól. A 678/2011 rendelettel módosított jelenlegi változat ezzel szemben úgy rendelkezik, hogy egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek megegyeznek a gyártó vállalat neve és (önhordó felépítmény esetében) a felépítmény legfontosabb elemeinek kialakítása és összeszerelése tekintetében.

115. A fentiekre figyelemmel a Bizottság álláspontom szerint nem bizonyította kellőképpen, hogy a 246., a 176. és a 117. járműtípusként jóváhagyott járművek azonosak a 245G típus kiterjesztése iránti kérelemmel érintett járművekkel, és hogy ebből következően az, hogy a KBA helyt adott az említett kérelmeknek, ellentétes a keretirányelvben rögzített utólagos ellenőrzés rendszerével és különösen a típusjóváhagyások cseréjének a 6. cikk (6) bekezdése szerinti tilalmával.

116. A jelen jogalap második részében a Bizottság azt állítja, hogy a Daimler típusjóváhagyás kiterjesztése iránti kérelmének való helyt adás összeegyeztethetetlen a keretirányelv célkitűzéseivel, és különösen az annak biztosítására irányuló célkitűzéssel, hogy az új járművek a biztonság és környezetvédelem magas szintjét biztosítsák. A Bizottság álláspontja szerint veszélyeztetné a védelem említett magas szintjét szolgáló, a keretirányelv IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusokban foglalt előírások tényleges tiszteletben tartását az, ha a szóban forgó irányelv akkor is lehetővé tenné valamely típus meghatározott járművekre történő kiterjesztését, ha az erre a típusra vonatkozó műszaki előírások a biztonság és a környezetvédelem alacsonyabb szintjét biztosítják, mint az arra a járműtípusra alkalmazandó előírások, amelybe egy korábbi típusjóváhagyás alapján az említett járművek tartoztak.

117. E tekintetben előrebocsátom, hogy álláspontom szerint a keretirányelv biztonságra és környezetvédelemre vonatkozó célkitűzései csak akkor akadályozhatják a 245G típus kiterjesztése iránti kérelmeknek való helyt adást, ha ezt magából az irányelvből vagy a kapcsolódó szabályozási aktusokból levezethető tényezők alátámasztják. Egyébként észszerű az a feltételezés, hogy az uniós jogalkotó a jelen ügy szerintihez hasonlóan nagymértékben műszaki jellegű tárgykörök szabályozása során az alapvető szempontokat pontos különös rendelkezésekre utalással rendezi.

118. Az a kérdés tehát, hogy úgy kell-e értelmezni a típusjóváhagyás kiterjesztésére vonatkozó (a keretirányelvben található) rendelkezéseket vagy a 150-nél alacsonyabb globális felmelegedési potenciállal rendelkező hűtőközeg használatára vonatkozó műszaki előírás (a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvben található) végrehajtási rendelkezéseit, hogy összeegyeztethető a keretirányelv biztonságra és környezetvédelemre vonatkozó célkitűzéseivel az, ha helyt adnak a 245G típus jóváhagyásának olyan járművekre történő kiterjesztése iránti kérelemnek, amelyek a 246., a 176. és a 117. járműtípusként már jóváhagyást kaptak. Más szavakkal: azt kell vizsgálni, hogy a kiterjesztés az említett célkitűzések elérése terén csak előrelépést, vagy *ideiglenes visszalépést*[34] is lehetővé tehet-e.

119. Úgy vélem, erre a kérdésre igenlő választ kell adni.

120. Mindenekelőtt megjegyzem, hogy a típusjóváhagyásnak a keretirányelv 14. cikkében meghatározott kiterjesztésével kapcsolatos rendelkezések az irányelv V. fejezetében foglalt általánosabb szabályozásban találhatók, amely minden olyan esetben alkalmazandó, amikor a tagállamok illetékes hatóságai úgy döntenek, hogy a valamely jóváhagyott típusba tartozó járművekben a típusjóváhagyás megadását követően bekövetkezett változások nem indokolják új típusjóváhagyás megadását.[35] A fent említett változások akkor járnak „kiterjesztéssel”, ha az információs csomagban rögzített információk puszta megváltoztatása mellett új ellenőrzések vagy vizsgálatok válnak szükségessé, a típusbizonyítványban szereplő valamely információ változott meg, és a szóban forgó jóváhagyott járműtípusra vonatkozóan új összehangolt műszaki előírások lépnek hatályba.

34 Kiemelés tőlem.

35 Lásd a keretirányelv 13. cikkét.

121. A 14. cikk szövegéből egyértelműen kitűnik, hogy a típusjóváhagyás kiterjesztése olyan egyszerűsített eljárás, amelyet a keretirányelv jellemzően azokban az esetekben tesz lehetővé, amikor az érintett járművekre vonatkozó új műszaki előírások hatálybalépésére kell reagálni. Ezzel szemben sem a 14. cikkből, sem az egységes típusjóváhagyási rendszer más szabályaiból nem vezethető le az – amit a Bizottság több alkalommal megismételt –, hogy a kérelmezett kiterjesztésnek a biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozó keretirányelvi célkitűzések elérése szempontjából *műszaki előrelépést kell jelentenie*.[36]

122. A Bizottság tehát nem állíthatja megalapozottan, hogy a Daimler által a KBA-nak benyújtott kiterjesztési kérelemnek való helyt adás keretirányelvvel való összeegyeztethetetlenségének megállapítását önmagában az a körülmény is alátámasztja, hogy a járművek a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművekként korábban olyan típusjóváhagyások tárgyát képezték, amelyek az alacsony globális felmelegedési potenciállal rendelkező hűtőközeg használatára vonatkozó műszaki előírás alkalmazása révén a biztonság és a környezetvédelem magasabb szintjét biztosították.

123. Az említett megállapítás további alátámasztása érdekében szükségesnek tartom megjegyezni, hogy a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv *fokozatos megközelítést*[37] követ a fluortartalmú üvegházhatású gázok kibocsátásnak korlátozása útján a környezetvédelemre irányuló célkitűzés elérése során. Az irányelv ugyanis – amellett, hogy 2011. január 1-jén kezdődő hatállyal megtiltja a tagállamoknak, hogy új típusjóváhagyásokat adjanak meg olyan járművek tekintetében, amelyek 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező hűtőközeggel vannak ellátva – kifejezetten előírja, hogy a tagállamok csak 2017. január 1-jén kezdődő hatállyal utasíthatják el a hivatkozott rendelkezéssel összeegyeztethetetlen hűtőközeggel ellátott járművek nyilvántartásba vételét.[38] A fent említett átmeneti időszak bevezetése tehát azzal jár, hogy a 2011. január 1-jét megelőzően jóváhagyott típusba tartozó járművek 2017. január 1-jéig használhatnak olyan hűtőközeget, amely nem felel meg a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek.

124. A fentiekből az következik, hogy ha a Daimler előzőleg nem kért volna típusjóváhagyást a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó érintett járművek tekintetében, akkor később benyújtott kérelmek útján a fent hivatkozott átmeneti időszak alapján 2017. január 1-jéig engedélyt kaphatott volna a hatályos műszaki előírásoknak nem megfelelő hűtőközeget használó 245G típus jóváhagyásának kiterjesztésére. Ha a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv lehetővé teszi a biztonságra és a környezetvédelemre irányuló célkitűzésekre nyilvánvalóan káros, fent említett magatartást, akkor álláspontom szerint kétségtelen, hogy a Bizottság állításával ellentétben a 245G típus jóváhagyásának kiterjesztése iránti kérelemnek a szóban forgó tényállás szerinti helyt adás – amely a fentiekhez hasonló, sőt kevésbé káros hatással bír az említett célkitűzésekre – nem tekinthető ellentétesnek az irányelvi célkitűzésekkel.

125. Ennek ellenkezőjét az a körülmény sem bizonyítja, hogy a típusjóváhagyás kiterjesztése iránti azon kérelem, amelynek a KBA helyt adott, egy, a keretirányelv hatálybalépésének időpontját (2009. április 29.)[39] megelőzően jóváhagyott típusra vonatkozott, mivel a keretirányelv 45. cikkének (5) bekezdése kimondja, hogy az irányelv hatálybalépése nem érvényteleníti a 2009. április 29. előtt kiadott típusjóváhagyásokat, *és az ilyen jóváhagyások kiterjesztését sem akadályozza meg*.[40]

126. E tekintetben egyébként felhívom a figyelmet arra, hogy a jelenlegihez nagyban hasonló tényállások alapján a Bizottság – amint azt a tárgyaláson maga is kifejezetten előadta – a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre

36 Kiemelés tőlem.

37 Kiemelés tőlem.

38 Lásd a keretirányelv 5. cikkének (5) bekezdését.

39 Ez az időpont a keretirányelv 45. cikkének a XIX. melléklettel összefüggésben értelmezett (1) bekezdéséből vezethető le.

40 Kiemelés tőlem.

vonatkozó 2016. január 27-i javaslatban [41] előírta, hogy a típusjóváhagyások legfeljebb öt év időtartamra szólhatnak, és nem hosszabbíthatók meg. [42] Az említett rendelkezés lehetővé teheti a típusjóváhagyásokra vonatkozó szabályozással való visszaélések elkerülését, amelyeket a gyártók egy meghatározott típusjóváhagyás kiterjesztésének ismétlődő kérelmezése útján, illetve a biztonság és a környezetvédelem magasabb szintjét biztosító új műszaki előírások alkalmazásának elkerülésére irányuló szándékkal benyújtott kiterjesztés iránti kérelmek révén követhetnek el.

127. Következésképpen álláspontom szerint az, hogy a KBA helyt ad a 245G típus olyan járművekre történő kiterjesztése iránti kérelemnek, amelyek korábban a 246., a 176. és a 117. járműtípusként már jóváhagyást kaptak, nem ellentétes a keretirányelv által elérni kívánt, a biztonságra és a környezetvédelemre irányuló célkitűzésekkel sem.

128. Meggyőződésem szerint ezért a Bíróságnak el kell utasítania a kötelezettségszegés harmadik jogalapját.

V. Végkövetkeztetés

129. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a következőképpen határozzon:

– A Németországi Szövetségi Köztársaság nem teljesítette a keretirányelv 12. és 30. cikkéből eredő kötelezettségeit, mivel nem tette meg a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járműveknek a jóváhagyott típusuknak való megfelelésének a helyreállításához szükséges intézkedéseket.

– A Németországi Szövetségi Köztársaság nem teljesítette a keretirányelv 46. cikkéből eredő kötelezettségeit, mivel nem tette meg a keretirányelv 5. és 18. cikkének Daimler általi megsértése miatti szankciók alkalmazásához szükséges intézkedéseket.

– A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.

– A Bíróság kötelezi a Németországi Szövetségi Köztársaságot az Európai Bizottság költségei kétharmad részének és saját költségei kétharmad részének viselésére. A Bizottság viseli a Németországi Szövetségi Köztársaság költségeinek egyharmad részét és saját költségeinek egyharmad részét.

41 COM(2016) 31 final.

42 Lásd a javaslat 33. cikkét.