ĢENERĀLADVOKĀTA PAOLO MENGOCI [*PAOLO MENGOZZI*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 11. aprīlī[1]

Lieta C-668/16

Eiropas Komisija
pret

Vācijas Federatīvo Republiku

Valsts pienākumu neizpilde – Direktīva 2007/46/EK – Valsts iestāžu atbildība – Pasākumi saistībā ar transportlīdzekļu atbilstību tehniskām prasībām – Neatbilstības līdzsvarošana ar apdraudējumiem drošībai – Izgatavotāja pienākumi – Sankcijas – Direktīva 2006/40/EK – Mehānisko transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmu radīto emisiju robežvērtības – Direktīvas apiešana

1. Šajā lietā Eiropas Komisija saskaņā ar LESD 258. panta otro daļu ir iesniegusi Tiesā prasības pieteikumu, kurā prasīts konstatēt, ka Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti ar vairākām specifiskām transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas vienādotās sistēmas tiesību normām, konkrēti, ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai[2] (turpmāk tekstā – "pamatdirektīva"), 12. un 30. pantu, kā arī 46. pantu. Turklāt Komisija apgalvo, ka Vācijas Federatīvā Republika ir rīkojusies tā, ka tā ir apgājusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/40/EK (2006. gada 17. maijs) par emisijām no mehānisko transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmām un par grozījumiem Padomes Direktīvā 70/156/EEK[3] (turpmāk tekstā – "direktīva par gaisa kondicionēšanas sistēmām").

2. It īpaši šajā prasības pieteikumā Tiesai tiek lūgts nospriest, kāda ir pamatdirektīvā paredzētā dalībvalstīm piešķirtā novērtējuma brīvība transportlīdzekļu *ex post* kontroles sistēmā, par sankcijām, kādas dalībvalstīm ir jāuzliek izgatavotājam, kurš nav izpildījis savus pienākumus, kā arī par pamatdirektīvā paredzētā jēdziena "transportlīdzekļa tips" tvērumu.

1 Oriģinālvaloda – itāļu.

2 OV 2007, L 263, 1. lpp. Agrāk Tiesa ir interpretējusi tikai pamatdirektīvas 4. panta 3. punktu, vērtējot, cik pamatots ir prasības pieteikums sakarā ar pienākumu neizpildi. Skat. spriedumus, 2014. gada 20. marts, Komisija/Polija (C-639/11, EU:C:2014:173), un 2014. gada 20. marts, Komisija/Lietuva (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 OV 2006, L 161, 15. lpp.

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Direktīva par gaisa kondicionēšanas sistēmām

3. Direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām 5. panta 4. punktā ir noteikts: "No 2011. gada 1. janvāra dalībvalstis vairs nepiešķir EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu tādu transportlīdzekļu tipam, kas ir aprīkoti ar gaisa kondicionēšanas sistēmu, kurai saskaņā ar projektu jāsatur fluorētas siltumnīcefekta gāzes ar globālās sasilšanas potenciālu augstāku nekā 150".

B. Pamatdirektīva

4. Pamatdirektīvas preambulas trešajā apsvērumā ir noteikts šādi: "Normatīvajos aktos būtu jāsaskaņo un jākonkretizē tehniskas prasības, ko piemēro sistēmām, sastāvdaļām, atsevišķām tehniskām vienībām un transportlīdzekļiem. Tādiem normatīviem aktiem galvenokārt būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība, veselības aizsardzība, vides aizsardzība, energoefektivitāte un aizsardzība pret nelikumīgu lietojumu". Vēl pamatdirektīvas preambulas 14. apsvēruma pirmajā teikumā ir paskaidrots: "Pieņemot tiesību aktus par transportlīdzekļu apstiprināšanu, galvenais mērķis ir nodrošināt, lai tirgū laisti jauni transportlīdzekļi, to sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības garantētu augsta līmeņa drošību un nekaitētu apkārtējai videi". Tās pašas preambulas 17. apsvērums ir formulēts šādi: "Šī direktīva ir īpašu drošības pasākumu komplekss, kā noteikts 1. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/95/EK (2001. gada 3. decembris) par produktu vispārēju drošību [(turpmāk tekstā – "Direktīva 2001/95")]. Tādēļ ir svarīgi izstrādāt noteikumus, lai nodrošinātu, ka gadījumā, ja saskaņā ar šīs direktīvas vai IV pielikumā uzskaitīto normatīvo aktu piemērojumu kāds transportlīdzeklis rada nopietnu apdraudējumu patērētājiem, izgatavotājam ir jāveic iedarbīgi aizsardzības pasākumi, tostarp transportlīdzekļu atsaukšana [..]".

5. 3. panta 17. punktā ir sniegta šāda "transportlīdzekļa tipa" definīcija: ""transportlīdzekļa tips" ir noteiktas kategorijas transportlīdzekļi, kas neatšķiras pēc II pielikuma B daļā norādītajām būtiskajām pazīmēm. Transportlīdzekļa tipam var būt varianti un versijas, kā definēts II pielikuma B iedaļā".

6. [Pamatdirektīvas] 4. panta 1. punktā ir noteikts: "Dalībvalstis nodrošina, lai izgatavotāji, kas iesniedz pieteikumus apstiprināšanai, ievērotu šajā direktīvā paredzētos pienākumus", un tad attiecīgi 2. un 3. punktā precizēts, ka "dalībvalstis apstiprina vienīgi tādus transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām" un ka "dalībvalstis reģistrē vai ļauj pārdot vai nodot ekspluatācijā vienīgi tādus transportlīdzekļus, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības, kas atbilst šīs direktīvas prasībām".

7. [Pamatdirektīvas] 6. panta 6. punktā par procedūrām, kas jāievēro transportlīdzekļu EK tipa apstiprināšanā, ir noteikts: "Izgatavotājs iesniedz pieteikumu apstiprinātājai iestādei. Par konkrēta tipa transportlīdzekli var iesniegt tikai vienu pieteikumu, un to var iesniegt tikai vienā dalībvalstī. Par katru apstiprināmo tipu iesniedz atsevišķu pieteikumu".

8. [Pamatdirektīvas] 12. panta, kas attiecas uz pasākumiem saistībā ar ražošanas atbilstību, 1. punktā ir paredzēts, ka "dalībvalsts, kas piešķir EK tipa apstiprinājumu, saskaņā ar X pielikumu veic visus vajadzīgos pasākumus, lai – vajadzības gadījumā sadarbojoties ar pārējo dalībvalstu apstiprinātājām iestādēm – pārbaudītu, vai ir veikti piemēroti pasākumi, lai nodrošinātu to, ka, attiecīgi, izgatavotie transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības atbilstu apstiprinātajam tipam". Tā paša panta 3. punktā ir noteikts šādi: "Ja dalībvalsts, kas piešķīrusi EK tipa apstiprinājumu, konstatē, ka netiek veikti 1. punktā minētie pasākumi, ka tie būtiski atšķiras no pasākumiem un kontroles plāniem, par ko ir panākta vienošanās, vai ka tos vairs neveic, kaut gan ražošana turpinās, attiecīgā dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pareizu ražošanas procedūras atbilstību, tostarp anulē tipa apstiprinājumu".

9. [Pamatdirektīvas] 17. panta 1. punktā ir noteikts: "Transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma derīgums beidzas šādos gadījumos:

[..]

b) apstiprināto transportlīdzekli pilnīgi un labprātīgi beidz izgatavot;

[..]".

10. [Pamatdirektīvas] 29. panta 1. punkta pirmajā teikumā ir noteikts: "Ja dalībvalsts secina, ka, kaut gan jauni transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības atbilst spēkā esošām prasībām vai ir pareizi marķētas, tomēr rada nopietnu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai vai nopietnu kaitējumu apkārtējai videi vai veselības aizsardzībai, attiecīgā dalībvalsts var ilgākais sešus mēnešus atteikties savā teritorijā reģistrēt tādus transportlīdzekļus vai atļaut pārdot vai nodot ekspluatācijā tādus transportlīdzekļus, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības".

11. [Pamatdirektīvas] 30. panta 1. punktā ir noteikts: "Ja dalībvalsts, kas piešķīrusi EK tipa apstiprinājumu, konstatē, ka jauni transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kam ir atbilstības sertifikāts vai uz kā ir apstiprinājuma marķējums, neatbilst apstiprinātajam tipam, dalībvalsts veic pasākumus, tostarp vajadzības gadījumā anulē tipa apstiprinājumu, lai nodrošinātu attiecīgu izgatavoto transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību atbilstību apstiprinātajam tipam. Dalībvalsts apstiprinātāja iestāde par veiktajiem pasākumiem informē citu dalībvalstu apstiprinātājas iestādes."

12. [Pamatdirektīvas] 32. pantā ir paredzēts:

"1. Ja izgatavotājam, kam ir piešķirts transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājums, piemērojot kādu normatīvu aktu vai Direktīvu 2001/95/EK, ir pienākums atsaukt pārdotus, reģistrētus vai ekspluatācijā nodotus transportlīdzekļus, jo viena vai vairākas transportlīdzeklī uzstādītas sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, neatkarīgi no tā, vai tās ir pienācīgi apstiprinātas saskaņā ar šo direktīvu, var radīt nopietnu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai, veselības aizsardzībai vai vides aizsardzībai, viņš tūlīt par to informē apstiprinātāju iestādi, kas piešķīrusi apstiprinājumu transportlīdzeklim.

2. Izgatavotājs apstiprinātājai iestādei ierosina piemērotu tiesiskās aizsardzības līdzekļu kompleksu, lai neitralizētu 1. punktā minēto apdraudējumu. Apstiprinātāja iestāde informāciju par ierosinātiem pasākumiem tūlīt dara zināmu dalībvalstu iestādēm.

[..]"

13. 46. pants ir formulēts šādi: "Dalībvalstis nosaka sankcijas, ko piemēro par šīs direktīvas noteikumu, un jo īpaši par 31. pantā paredzēto vai no tā izrietošo aizliegumu, pārkāpumiem, kā arī par IV pielikumā I daļā uzskaitīto normatīvo aktu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai. Sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus minētos noteikumus, vēlākais, 2009. gada 29. aprīlī un cik iespējams drīz dara zināmus to turpmākos grozījumus."

C. Vācijas tiesības

14. 2011. gada 3. februāra *EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung* (EK regula par transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, turpmāk tekstā – "*EG-FGV*") 7. pantā, redakcijā ar jaunākajiem grozījumiem, kuri izdarīti ar 2012. gada 19. oktobra regulas 4. pantu, ir noteikts: "Transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma derīgums beidzas, kad kādā normatīvā aktā ir stājušās spēkā jaunas, obligātas prasības

jaunu transportlīdzekļu reģistrācijai, pārdošanai vai nodošanai ekspluatācijā Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 1. punkta izpratnē, un tipa apstiprinājumu nevar atjaunināt. Derīgums beidzas arī brīdī, kad apstiprinātā tipa transportlīdzekli galīgi beidz ražot. Izgatavotājam ir jāpaziņo par ražošanas izbeigšanu *Kraftfahrt-Bundesamt* (Federālais mehānisko transportlīdzekļu birojs, turpmāk tekstā – "*KBA*")".

15. *EG-FGV* 25. pantā ir paredzēts:

"1) Ja *KBA* konstatē, ka transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības neatbilst apstiprinātajam tipam, tas var veikt vajadzīgos pasākumus Direktīvu 2007/46/EK, 2002/24/EK un 2003/37/EK izpratnē, kas piemērojamas atkarībā no tipa, lai nodrošinātu ražošanas atbilstību apstiprinātajam tipam.

2) Lai izlabotu trūkumus un garantētu ekspluatācijā jau laistu transportlīdzekļu, sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisku vienību atbilstību, *KBA* var vēlāk pieņemt sekundārus noteikumus.

3) *KBA* var pilnīgi vai daļēji atsaukt vai anulēt tipa apstiprinājumu, it īpaši, ja tiek konstatēts, ka:

1. transportlīdzekļi, kuriem piešķirts atbilstības sertifikāts, vai sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības, kas ietilpst paredzētajā aprakstā, neatbilst apstiprinātajam tipam;

2. transportlīdzekļi, kuriem piešķirts atbilstības sertifikāts, vai sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskās vienības rada nopietnu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai, veselības aizsardzībai un videi;

3. izgatavotājam nav efektīvas sistēmas, lai uzraudzītu ražošanas atbilstību, vai viņš to neizmanto paredzētajā veidā,

vai ka

4. tipa apstiprinājuma turētājs neievēro ar minēto tipa apstiprinājumu noteiktās saistības."

II. Faktiskie apstākļi un pirmstiesas procedūra

16. Direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām, kas ir spēkā no 2006. gada jūlija, it īpaši ir paredzēts, ka visās gaisa kondicionēšanas sistēmās visu to tipu transportlīdzekļos, kuri apstiprināti pēc 2011. gada 1. janvāra, ir jāizmanto dzesēšanas šķidrums ar globālās sasilšanas potenciālu, kas nepārsniedz 150. Tomēr tajā nav paredzēts konkrēts dzesētāja tips.

17. Šādos apstākļos starptautiska saskaņošanas procesa ietvaros, kas norisinājās 2009. gadā, Eiropas transportlīdzekļu ražotāji vienojās izmantot dzesēšanas šķidrumu ar atsauces numuru R1234yf (turpmāk tekstā – "dzesētājs R1234yf"). 2012. gadā līdz ar šā pēdējā minētā dzesēšanas šķidruma piegādes pārtraukumu, kas iestājās, jo Fukušimā notikušais cunami iznīcināja attiecīgās ražotnes, nebija iespējams efektīvi piemērot direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām ietvertos noteikumus. Reaģējot uz šo notikumu, Komisija, atbildot uz valsts iestāžu iesūtītajiem paskaidrojumu lūgumiem šajā sakarā, izdeva paziņojumu, ar ko tā informēja dalībvalstis, ka tā nesāks nekādu valsts pienākumu neizpildes procedūru par transportlīdzekļu neatbilstību direktīvai vismaz līdz brīdim, iekams dzesētājs R1234yf nebūs no jauna pieejams, tomēr ar precizējumu, ka šāda bezdarbība nekādā ziņā neturpināsies ilgāk kā līdz 2012. gada 31. decembrim [4]. Tas nozīmēja, ka pēc minētā datuma

4 *Communication de la Commission [Communication à la Commission]* (http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=list&coteId=3&year=2012&number=2200&version=ALL&language=en – tulk. piez.) « *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* (Komisijas Paziņojums [Paziņojums Komisijai] "Mobilām gaisa kondicionēšanas sistēmām būtiska elementa piegādes pārtraukums un tā ietekme uz Direktīvas 2006/40/EK piemērošanu autobūves nozarē", C(2012)2200 *final*).

izgatavotāji vairs nedrīkstēs izmantot dzesēšanas šķidrumu, ko viņi līdz tam bija izmantojuši, proti, dzesēšanas šķidrumu ar norādi R134a (turpmāk tekstā – "dzesētājs R134a"), kura globālās sasilšanas potenciāls bija ievērojami lielāks par direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām noteikto robežvērtību [5].

18. 2013. gada janvāra sākumā dzesētāja R1234yf piegādes nosacījumi normalizējās.

19. 2011. gada 3. martā, 2011. gada 8. jūnijā un 2012. gada 18. oktobrī *KBA* kā Vācijas iestāde, kuras kompetencē ir piešķirt transportlīdzekļiem tipa apstiprinājumu, pēc sabiedrības *Daimler AG* (turpmāk tekstā – "*Daimler*") lūguma piešķīra jaunu transportlīdzekļu tipu 246, 176 un 117 apstiprinājumu. Tā kā šie tipa apstiprinājumi ietilpa direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām piemērojamības laikā, tie nevarēja tikt piešķirti, ja attiecīgajiem tipiem netika izmantots ar šīs direktīvas noteikumiem saderīgs dzesētājs (R1234yf).

20. Pēc tam *Daimler* pauda šaubas par to, vai ir droši izmantot dzesētāju R1234yf tipos 246, 176 un 117, un tāpēc pauda nodomu no 2013. gada janvāra dzesētāja R1234yf vietā izmantot dzesētāju R134a. 2012. gada rudenī minētā sabiedrība atsauca aptuveni 700 šo tipu transportlīdzekļus un aizstāja dzesētāju R1234yf ar dzesētāju R134a.

21. 2012. gada novembrī, neilgi pirms Komisijas noteiktā moratorija beigām, Vācijas iestādes lūdza to par sešiem mēnešiem pagarināt termiņu, kad nav piemērojami direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām noteikumi, jo esot no jauna jāpārbauda vienīgā tirgū pieejamā dzesētāja, kas ir saderīgs ar direktīvu, drošums.

22. Tāpēc Komisija aicināja visas dalībvalstis iesniegt informāciju par direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām ievērošanu to teritorijās. Atbildot uz šo aicinājumu, Vācijas iestādes apstiprināja, ka tikai viens izgatavotājs, kuram bija Vācijas izdots tipa apstiprinājums (*Daimler*), ražo un pārdod transportlīdzekļus, kuri neatbilst prasībām par to tipa apstiprināšanu.

23. No 2013. gada janvāra līdz jūnijam *Daimler* laida tirdzniecībā 133 713 transportlīdzekļus, kuru tipi bija attiecīgi 246, 176 un 117, kuros izmantots dzesētājs R134a, lai gan minētie tipi bija apstiprināti pēc 2011. gada 1. janvāra un tātad tiem bija jāizmanto dzesētājs, kas atbilst direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām noteikumiem.

24. 2013. gada 3. janvārī *KBA* aicināja *Daimler* 15 dienu laikā atskaitīties par pasākumiem, kas veikti, lai atjaunotu atbilstību minētajai direktīvai. 2013. gada 15. janvārī, atbildot uz šo uzaicinājumu, *Daimler* iesniedza rīcības plānu, kurā bija izvirzīts mērķis līdz 2013. gada 15. jūnijam rast tehnisku risinājumu, lai novērstu drošuma problēmas, kuras izrietēja no dzesētāja R1234yf izmantošanas tās transportlīdzekļos. Tad 2013. gada 4. martā *KBA* lika *Daimler* veikt atbilstošos pasākumus, lai atjaunotu tipu 246, 176 un 117 ražošanas atbilstību direktīvai par gaisa kondicionēšanas sistēmām. Ja *Daimler* attiecīgi nerīkotos, *KBA* draudēja no 2013. gada 30. jūnija atsaukt tipa apstiprinājumu. 2013. gada 26. jūnijā *Daimler* paziņoja *KBA*, ka ir galīgi izbeigusi ražot tipus 246, 176 un 117, jo tāda tehniskā risinājuma meklēšana, ar kuru tiktu novērstas iepriekš aprakstītās drošuma problēmas, bija beigusies bez rezultātiem.

25. Vēlāk *KBA* vairākkārt laikposmā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 26. jūnijam aicināja *Daimler* rīkoties, lai atjaunotu 133 713 tirdzniecībā laisto transportlīdzekļu atbilstību. 2015. gada beigās *Daimler* informēja *KBA*, ka tā ir izstrādājusi vajadzīgos tehniskos risinājumus. Tomēr Komisija ziņo, ka vēl šobrīd iepriekš minēto transportlīdzekļu atbilstība direktīvai par gaisa kondicionēšanas sistēmām nav nedz atjaunota, nedz arī ir pieņemts lēmums par tipa apstiprinājuma anulēšanu.

5 No lietas materiāliem izriet, ka minētā dzesētāja globālās sasilšanas potenciāls pietuvojas 3000, savukārt direktīvā noteiktā robežvērtība ir 150.

26. 2013. gada 17. maijā *KBA* apstiprināja *Daimler* pieteikumu, kurā tā prasīja paplašināt transportlīdzekļa tipa 245G (transportlīdzeklis, kas darbojas ar saspiestu dabasgāzi) apstiprinājumu un attiecināt to uz jauniem B klases transportlīdzekļu variantiem, kuri darbojas ar saspiestu dabasgāzi. Tā kā sākotnēji tipa apstiprinājums bija saņemts 2008. gadā, uz tipu 245G neattiecās pienākums izmantot ar direktīvu par gaisa kondicionēšanas sistēmām saderīgu dzesētāju. 2013. gada 22. maija vēstulē šā tipa apstiprinājuma paplašināšana attiecībā uz citiem tipiem tika paziņota Komisijai. Vēlāk, 2013. gada 3. jūnijā, *KBA* apstiprināja vēl vienu tā paša tipa apstiprinājuma paplašināšanas pieteikumu, ko *Daimler* bija iesniegusi attiecībā uz dažiem jaunās B klases, A klases un CLA klases modeļiem.

27. Pēc Komisijas domām, iepriekš minētie paplašināšanas pieteikumi patiesībā bija par tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļiem, par kuriem *Daimler* bija apgalvojusi, ka ir labprātīgi izbeigusi to ražošanu. Komisijas skatījumā *KBA* atļautie tipa 245G paplašinājumi esot atļāvuši *Daimler* turpināt ražot un tirgot iepriekš minētos transportlīdzekļu tipus un tai neesot bijis pienākuma apgādāt tos ar dzesētāju, kas atbilst direktīvai par gaisa kondicionēšanas sistēmām.

28. 2013. gada 10. jūnijā Komisija nosūtīja Vācijas Federatīvajai Republikai paskaidrojumu vēstuli un pēc tam – 2014. gada 27. janvārī – brīdinājuma vēstuli. Šajā pēdējā vēstulē Vācijas iestādēm tika pārmests, ka tās ir atļāvušas, ka laikposmā no 2013. gada janvāra līdz 2013. gada jūnijam, pārkāpjot noteikumus par attiecīgo tipa apstiprinājumu, tiek izgatavoti un laisti tirdzniecībā 133 713 transportlīdzekļi, ka tās nav noteikušas attiecīgajam izgatavotājam nekādas sankcijas un ir apgājušas direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām piemērošanu.

29. Uz brīdinājuma vēstuli Vācijas Federatīvā Republika atbildēja 2014. gada 26. martā. Attiecībā uz transportlīdzekļu neatbilstību noteikumiem par to tipa apstiprinājumu tā atgādināja, ka kompetentajām valsts iestādēm ir novērtējuma brīvība saskaņā ar pamatdirektīvu, un apgalvoja arī, ka nepieciešamība ievērot samērīguma principu neļāva tai veikt konkrētus pasākumus. Turklāt Vācijas Federatīvā Republika paskaidroja, ka *Daimler* sniegtie elementi ļāva pieņemt, ka dzesētāja R1234yf izmantošana rada apdraudējumu drošībai. Turklāt, pēc tās domām, tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļu neatbilstībai bija tikai ierobežota ietekme uz klimata aizsardzības mērķi, kas izvirzīts direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām. Savukārt attiecībā uz varbūtējo minētās direktīvas apiešanu Vācijas Federatīvā Republika apgalvoja, ka *KBA* bija jāpieņem pieteikumi par tipa 245G apstiprinājuma paplašināšanu, jo pēc pārbaudes, vai pamatdirektīvā noteiktie nosacījumi ir ievēroti, minētajai iestādei vairs nebija nekādas novērtējuma brīvības. Turklāt bija jāņem vērā, ka tipu 246, 176 un 117 apstiprinājumu derīgums bija beidzies brīdī, kad *Daimler* bija izbeigusi tos ražot.

30. Tad Komisija 2014. gada 25. septembrī nosūtīja Vācijas Federatīvajai Republikai argumentētu atzinumu, kurā tā apstiprināja brīdinājuma vēstulē izklāstītos iebildumus.

31. Vācijas Federatīvā Republika atbildēja ar 2014. gada 25. novembra vēstuli, kurā tā pēc būtības atkārtoja tos pašus argumentus, kuri izklāstīti atbildē uz brīdinājuma vēstuli.

III. Tiesvedība Tiesā un lietas dalībnieku prasījumi

32. 2016. gada 22. decembrī Komisija iesniedza šo prasības pieteikumu. Vācijas Federatīvā Republika savu iebildumu rakstu iesniedza 2017. gada 15. martā. Vēlāk – attiecīgi 2017. gada 26. aprīlī un 2017. gada 12. jūnijā – lietas dalībnieki iesniedza replikas rakstu un atbildes rakstu uz repliku.

33. Komisija un Vācijas valdība sniedza mutvārdu apsvērumus un atbildēja uz Tiesas jautājumiem 2018. gada 11. janvāra tiesas sēdē.

34. Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka Vācijas Federatīvā Republika, i) neveicot nepieciešamos pasākumus, lai atjaunotu tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļu atbilstību to apstiprinātajiem tipiem (pamatdirektīvas 12. un 30. pants), ii) neveicot sankciju piemērošanai nepieciešamos pasākumus (pamatdirektīvas 46., 5. un 18. panta kombinēts lasījums), iii) 2013. gada 17. maijā apmierinot *Daimler* pieteikumu, kurā tā prasīja transportlīdzekļu tipa 245G apstiprinājumu paplašināt un attiecināt arī uz transportlīdzekļiem, kuriem jau bija piešķirts cits tipa apstiprinājums, kam ir piemērojami direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām jaunie noteikumi, kas, pēc Komisijas domām, ir direktīvas apiešana, trīskārt ir pārkāpusi pienākumus, kas tai noteikti saskaņā ar pamatdirektīvu un direktīvu par gaisa kondicionēšanas sistēmām. Vācijas Federatīvā Republika lūdz Tiesai šo Komisijas prasības pieteikumu noraidīt.

IV. Juridiskā analīze

A. Par pamatdirektīvas 12. un 30. panta pārkāpumu

1. Lietas dalībnieku argumenti

35. Prasības pieteikumā Komisija vispirms atgādina, ka, lasot kopsakarā pamatdirektīvas 4. panta 2. punktu un IV pielikumu, kā arī direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām 5. panta 4. punktu, ir redzams, ka aplūkojamajā gadījumā tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi varēja saņemt EK tipa apstiprinājumu tikai ar nosacījumu, ka to gaisa kondicionēšanas sistēmās izmantotā dzesētāja globālās sasilšanas potenciāls nepārsniedz 150. Attiecīgi no brīža, kad minēto tipu transportlīdzekļu ražošanā tika sākts izmantot dzesētāju ar lielāku globālās sasilšanas potenciālu, jaunie izgatavotie transportlīdzekļi, kuru skaitu Komisija lēš uz 800 000 vienībām laikposmā no 2013. gada 1. janvāra līdz prasības pieteikuma iesniegšanas dienai [6], vairs neatbilda saskaņotajam tipam. Šādos apstākļos *KBA*, pēc Komisijas domām, bija pienākums nodrošināt ražošanas un jauno izgatavoto transportlīdzekļu minētās atbilstības atjaunošanu. It īpaši minētajai iestādei bija, pirmkārt, jāgarantē, lai ražošanā izmantotajam dzesētājam globālās sasilšanas potenciāls nepārsniegtu 150, un, otrkārt, jānodrošina, lai, izmantojot neatļautu dzesētāju, izgatavotie un tirdzniecībā laistie tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi atkal tiktu apgādāti ar dzesētāju, kas atbilst noteikumiem saistībā ar to apstiprināto tipu. Tomēr, lai gan *KBA* tika informēts par šo neatbilstību, tas nebija veicis pasākumus, lai labotu šo situāciju, un šāda rīcība, pēc Komisijas domām, ir pamatdirektīvas 12. un 30. panta pārkāpums [7]. It īpaši Komisija uzsver, ka *KBA* ne tikai neanulēja tipa apstiprinājumu, bet pat neizmantoja kādu no tā rīcībā esošajām alternatīvām, kā, piemēram, attiecīgo transportlīdzekļu atsaukšanu un remontu. *KBA* faktiski izteiktais drauds anulēt tipa apstiprinājumu nekādā ziņā neesot bijis atbilstošs pasākums pamatdirektīvas 12. un 30. panta izpratnē.

36. Atbildot uz Vācijas iestāžu argumentiem, saskaņā ar kuriem *KBA* nevarēja veikt iedarbīgākus pasākumus to šaubu dēļ, kas bija radušās par dzesētāja R1234yf izmantošanu tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļos, Komisija norāda, ka pamatdirektīvā nav ietverti izņēmuma vai attaisnojuma elementi, uz kuru pamata dalībvalstis var atkāpties no saskaņoto tehnisko prasību ievērošanas, ja rodas šaubas par to piemērotību. Gluži pretēji, minētajā direktīvā dalībvalstīm ir noteikts beznosacījuma pienākums nodrošināt visu ar drošību un vides aizsardzību saistīto tehnisko prasību ievērošanu. Atkāpe ir paredzēta tikai pamatdirektīvas 29. pantā noteiktajā gadījumā.

6 Šāda aplēse ir balstīta uz tipu 246, 176 un 117 pārdošanas apjomiem. Starpība ar iepriekšējo aplēsi – 133 713 transportlīdzekļiem – radās, jo tika ņemti vērā arī pēc 2013. gada 26. jūnija izgatavotie un tirdzniecībā laistie transportlīdzekļi.

7 Turklāt neatbilstība, pēc Komisijas domām, joprojām ir aktuāla. Tipu 246, 176 un 117 apstiprinājuma derīgums neesot beidzies 2013. gada 26. jūnijā, jo arī transportlīdzekļi, ko *Daimler* ražoja pēc minētā datuma, atbilda iepriekš minētajiem tipiem, lai gan uz minētajiem transportlīdzekļiem tika attiecināts tips 245G.

37. Iebildumu rakstā Vācijas Federatīvā Republika pirmām kārtām apstrīd varbūtējo pamatdirektīvas 12. panta pārkāpumu. Saskaņā ar tās interpretāciju pārbaude saskaņā ar šo pantu esot nevis par pašu transportlīdzekļu atbilstību apstiprinātajam tipam, bet gan par to, vai pastāv abstrakti pasākumi, kuri var nodrošināt šādu atbilstību. Pieņemot, ka Vācijas Federatīvajai Republikai bija jāpārbauda tikai, vai *Daimler* ievēro ražošanas kvalitātes kontroli, pati atbildētāja uzskata, ka nav nevienas norādes, kas pierādītu, ka minētā kontrole nav darbojusies, un noraida tēzi, saskaņā ar kuru kvalitātes kontroles sistēmas pārbaudes pārkāpums esot automātiskas sekas neatbilstības gadījumā.

38. Tāpat arī Vācijas Federatīvā Republika apstrīd pārmetumu par pamatdirektīvas 30. panta pārkāpumu. Tā savu argumentāciju pamato ar to, ka ar minēto tiesību normu dalībvalstu kompetentajām iestādēm konkrēti ir piešķirta novērtēšanas brīvība. Neatbilstības gadījumā minētajām iestādēm attiecīgi neesot pienākuma tūlīt anulēt tipa apstiprinājumu, bet tām esot jārīkojas pakāpeniski ("veic vajadzīgos pasākumus") un jāveic anulēšana tikai kā pēdējais līdzeklis ("tostarp vajadzības gadījumā"). Īsumā, pēc Vācijas Federatīvās Republikas domām, 30. panta formulējums prasa, lai kompetentās iestādes rīcība atbilstu samērīguma principam. Šā iemesla dēļ *KBA* birojam nevarot tikt izvirzīti nekādi pārmetumi, jo tas bija prasījis, lai *Daimler* iesniedz rīcības plānu ar priekšlikumiem problēmas atrisināšanai, piedraudot anulēt tipa apstiprinājumu tikai tad, ja tas netiktu izdarīts noteiktajā termiņā. Anulēšana tad nemaz nevarētu tikt veikta, jo *Daimler* izbeidza ražot konkrētos transportlīdzekļus pirms minētā termiņa beigām.

39. Tad, atbildot uz Komisijas attiecībā pret *KBA* izvirzīto iebildumu, ka tas sākumā ir veicis pasākumus, lai izanalizētu no dzesētāja R1234yf izmantošanas izrietošos apdraudējumus, Vācijas Federatīvā Republika uzsver, ka *KBA* tajā brīdī nevarēja izslēgt, ka pastāv nopietns apdraudējums drošībai Direktīvas 2001/95 izpratnē. Šajā ziņā atbildētāja norāda, ka pamatdirektīvā nav regulēts tas, kam līdz tipa apstiprinājuma anulēšanai jānotiek ar izgatavotiem un tirdzniecībā laistiem neatbilstīgiem transportlīdzekļiem. Pat 32. pants, kurā paredzēta transportlīdzekļu atsaukšana, ņemot vērā, ka tas ir piemērojams tikai tiem transportlīdzekļiem, kuri "var radīt nopietnu apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai, veselības aizsardzībai vai vides aizsardzībai", nevarēja tikt izmantots. Apspriežamajos apstākļos tas, ka tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļos nebija ievērota atbilstība, neizraisīja, kā to argumentējusi Vācijas Federatīvā Republika, lielāku apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai un veselības aizsardzībai un radīja tikai niecīgu un neizmērāmu ietekmi uz vidi.

40. Ņemot vērā tā rīcībā esošo informāciju, *KBA*, pēc Vācijas Federatīvās Republikas domām, esot rīkojies savas novērtējuma brīvības robežās un mēģinājis līdzsvarot neatbilstību un apdraudējumus drošībai, pilnībā ievērojot samērīguma principu. *KBA* ir izpētījis potenciāli bīstamo situāciju un veicis savas pārbaudes, kuras, lai gan tās neapstiprināja vajadzību savlaicīgi rīkoties nopietna apdraudējuma dēļ Direktīvas 2001/95 izpratnē, atklāja fluorūdeņraža uzliesmošanas un iedarbības draudus. Vēlāk, pēc tam, kad *Daimler* bija paziņojusi, ka no 2015. gada 20. oktobra tā sāks izmantot savos transportlīdzekļos dzesētāju R1234yf, *KBA* rakstveidā uzdeva minētajai sabiedrībai jautājumus par drošības pasākumiem, kas būtu ļāvuši tādu izmantošanu. Apmierināts ar saņemtajām atbildēm, *KBA* 2015. gada decembrī vaicāja, vai konkrētie pasākumi var tikt piemēroti arī tirdzniecībā jau laistajiem 133 713 transportlīdzekļiem, lai atjaunotu to atbilstību apstiprinātajam tipam. Saņēmis no *Daimler* atbildes, kurās bija norādīts uz dzesētāja likvidēšanas problēmām un nopietnajiem apdraudējumiem, kas izriet no nepieciešamības mainīt drošības ziņā ļoti sensitīvas sastāvdaļas, *KBA* pilnvaroja tehnisko dienestu izvērtēt, cik reāli ir īstenot pārveidošanas pasākumus. Saņēmis no tehniskā dienesta informāciju, ka skaidrs vērtējums bez sarežģītas kontroles procedūras nav iespējams, 2016. gada jūlijā *KBA* prasīja *Daimler* sniegt sīku informāciju par vērtēšanas metodi un apdraudējumu analīzi, ja attiecīgo transportlīdzekļu pārveidošana tiktu veikta darbnīcā. *Daimler* nosūtīto analīžu tehniskais vērtējums 2016. gada septembrī vēl nebija pabeigts. Pēc vērtējuma pabeigšanas, ja atzinums būtu negatīvs, *KBA* plāno izdot *Daimler* rīkojumu atbilstības atjaunošanai.

41. Replikas rakstā Komisija pirmām kārtām apgalvo, ka pamatdirektīvas 12. pantā nav noteikts vienkārši pienākums veikt visus atbilstošos pasākumus, lai identificētu iespējamu ražošanas neatbilstību, bet tā mērķis ir nosargāt ražošanas atbilstību, nodrošinot visu vajadzīgo pasākumu veikšanu gadījumā, kad tādas neatbilstības tiešām tiek konstatētas. Attiecībā uz pamatdirektīvas 30. pantu Komisija apgalvo, ka atbildētājas izvirzītie apsvērumi par samērīgumu neattaisnojot to, ka tā vēl nav veikusi vajadzīgos pasākumus, lai noteiktu *Daimler* pienākumu atjaunot atbilstību. Precīzāk, tas, ka Vācijas Federatīvā Republika vēl nav izdevusi rīkojumu par atbilstības atjaunošanu, bet ir tikai apsvērusi rīkojuma izdošanu, pārsniedzot pamatdirektīvā piešķirtās novērtējuma brīvības robežas.

42. Vēl Komisija norāda, ka pamatdirektīvas 12. un 30. pantā dalībvalstīm nav atstāta nekāda novērtējuma brīvība attiecībā uz saskaņoto tehnisko prasību ievērošanu, kad tiek veikti atbilstības atjaunošanai vajadzīgie pasākumi. No šā viedokļa neatbilstības ietekmes uz klimatu un varbūtējā apdraudējuma drošībai, kuri izriet no tāda dzesētāja izmantošanas, kas ir saderīgs ar direktīvu par gaisa kondicionēšanas sistēmām, līdzsvarošana, pēc Komisijas domām, ir pretrunā iepriekš minētajiem pantiem.

43. Atbildes rakstā uz repliku Vācijas Federatīvā Republika atkārtoti uzsver, ka pamatdirektīvas 30. pantā prasīto "vajadzīgo pasākumu" izvēle neatbilstības gadījumā katrā ziņā nozīmē, ka ir jālīdzsvaro visi konkrētā gadījuma apstākļi, tostarp tie, kuri attiecas uz drošību un cilvēku veselību. Būtībā *KBA* esot pareizi īstenojis savu novērtējuma brīvību un esot rīkojies atbilstoši un iedarbīgi.

2. Vērtējums

44. Lai izskatītu prasības pieteikuma pirmo pamatu, manuprāt, vispirms ir vajadzīgi daži īsi ievada apsvērumi juridiskā konteksta – ko raksturo augsta tehnisko īpatnību pakāpe un kas ir Tiesā izskatīšanai iesniegtā strīda pamatā – atspoguļošanai.

a) Ievada apsvērumi

45. Tiesiskais regulējums, par ko ir šī tiesvedība, iekļaujas valsts noteikumu par tehniskajiem standartiem un mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu saskaņošanas procesā, ko Eiropas Ekonomikas kopiena uzsāka 60. gados ar mērķi īstenot preču brīvu apriti autobūves nozarē. Šajā nolūkā Eiropas likumdevējs pieņēma metodoloģiju, saskaņā ar kuru visi tehniskie standarti saistībā ar transportlīdzekļa pirmo reģistrāciju, pārdošanu un laišanu tirdzniecībā tika iekļauti vienā pamatdirektīvā (sākumā Padomes direktīvā (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu [8], ko pēc tam aizstāja pašreizējā pamatdirektīva), ko papildināja vairāki normatīvie akti (turpmāk testā – "normatīvie akti") un uz kuru pamatdirektīvā ir atsauce [9].

46. Saskaņā ar pamatdirektīvu saskaņoto tehnisko standartu ievērošana tiek nodrošināta, paredzot divkāršu kontroli. Pirmā kontrole ir īstenojama pirms ražošanas sākšanas (turpmāk tekstā – "*ex ante* kontrole"), savukārt otrā notiek, kad ražošana jau ir sākta (turpmāk tekstā – "*ex post* kontrole"). *Ex ante* kontrolē, kas tiek veikta attiecīgo transportlīdzekli reprezentējošam prototipam, tiek pārbaudīta minētā prototipa atbilstība saskaņotajiem tehniskajiem standartiem [10]. Ja šādai kontrolei ir apstiprinošs iznākums, dalībvalstis piešķir attiecīgā transportlīdzekļa tipam EK apstiprinājumu, kura

8 OV 1970, L 42, 1. lpp.

9 Skat. pamatdirektīvas IV pielikumā iekļauto obligāto sarakstu.

10 Šāda kontrole ir noteikta pamatdirektīvas 4. pantā.

uzdevums ir sniegt izgatavotājam tiesisko noteiktību, ka visi apstiprinātajam tipam atbilstošie ražojumi var likumīgi tikt laisti tirdzniecībā. Tā kā saskaņoto tehnisko standartu ievērošana ir izvērtēta un sertificēta jau tipa apstiprināšanas brīdī, *ex post* kontrole attiecas tikai uz ražošanas atbilstību un jauno izgatavoto transportlīdzekļu atbilstību attiecīgā transportlīdzekļa apstiprinātajam tipam.

47. Pirmais pamats, ko Komisija izvirzījusi šajā lietā, attiecas tikai uz šo pēdējo minēto kontroles formu. Konkrētāk, Komisija pārmet Vācijas Federatīvajai Republikai bezdarbību situācijā, kad *Daimler*, saņēmusi tipu 246, 176 un 117 apstiprinājumu, bija ražojusi transportlīdzekļus, kuri pilnībā neatbilda minētajiem tipiem piemērojamajiem saskaņotajiem tehniskajiem standartiem, jo tika pārkāpts viens no normatīvajiem aktiem, proti, direktīva par gaisa kondicionēšanas sistēmām. Šāda *Daimler* pārkāpuma dēļ *KBA*, pēc Komisijas domām, būtu bijis jāreaģē atbilstoši pamatdirektīvas 12. pantā noteiktajam, lai atjaunotu attiecīgā izgatavotāja veiktās ražošanas atbilstību apstiprinātajam tipam un, kā paredzēts tās pašas direktīvas 30. pantā, lai atjaunotu jau izgatavoto transportlīdzekļu atbilstību apstiprinātajam tipam.

48. Ievērojot, ka savos procesuālajos rakstos Vācijas Federatīvā Republika ir izklāstījusi skaidrus iebildumus par abiem varbūtēji pārkāptajiem noteikumiem, uzskatu par lietderīgu pirmā pamata analīzi pēc būtības sadalīt divās daļās.

b) Par ražošanas atbilstības neatjaunošanu

49. Pamatdirektīvas 12. pantā ("Ražošanas atbilstība"), kura saturs sīkāk ir izklāstīts šīs direktīvas X pielikumā, dalībvalstīm ir noteikts trīskāršs pienākums.

50. Panta 1. punktā ir noteikts, ka tipa apstiprinājuma izdošanas brīdī dalībvalstīm ir pienākums veikt "visus vajadzīgos pasākumus", lai pārbaudītu, vai izgatavotājs – pieteikuma iesniedzējs – ir veicis visus atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izgatavotie transportlīdzekļi atbilst apstiprinātajam tipam. Šādos pasākumos saskaņā ar X pielikumu ietilpt kvalitātes pārvaldības sistēmu vērtēšana ("pirmais izvērtējums") atbilstoši pamatnostādnēm, kas pieņemtas saistībā ar vērtējumu plānošanu un izpildi un iekļautas saskaņotajā 1991. gada standartā ISO 10011 [11], un tipa apstiprinājuma priekšmeta un ražojumu kontroļu pārbaudes ("ražojumu atbilstības noteikumi") atbilstoši 2.2. punktā noteiktajam ("dalībvalsts kompetentajai iestādei ir jāpārliecinās, ka ir atbilstīgi pasākumi un dokumentēti kontroles plāni, par ko jāvienojas ar izgatavotāju attiecībā uz katru tipa apstiprinājumu, lai ar noteiktiem starplaikiem izdarītu testus vai tiem pielīdzināmas pārbaudes, kas vajadzīgas, lai pārliecinātos par nepārtrauktu atbilstību apstiprinātajam tipam").

51. Panta 2. punktā ir paredzēts, ka pēc tipa apstiprinājuma izdošanas dalībvalstij ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai pārbaudītu, vai pēc ražošanas sākšanas 1. punktā minētie pasākumi joprojām ir piemēroti un vai transportlīdzekļi joprojām atbilst apstiprinātajam tipam.

52. Panta 3. punktā ir regulēts gadījums, kad 1. punktā minētie pasākumi netiek veikti, būtiski atšķiras no pasākumiem, par ko ir panākta vienošanās, vai vairs netiek veikti, precizējot, ka attiecīgajai dalībvalstij tādā gadījumā ir jāveic vajadzīgie pasākumi, tostarp jāanulē tipa apstiprinājums, lai nodrošinātu pareizu ražošanas procedūras atbilstību.

53. Argumentācija, ko Vācijas Federatīvā Republika izklāstījusi iebildumu rakstā, attiecas tikai uz 12. panta 1. punktu. Šajā ziņā atbildētāja apgalvo, ka ar minēto punktu dalībvalstīm noteiktā pienākuma raksturs ir atšķirīgs no tā, ko Komisija izklāstījusi savā prasības pieteikumā. It īpaši, dalībvalstīm neesot pienākuma nodrošināt, ka izgatavotajiem transportlīdzekļiem nebūs neatbilstību, bet gan esot pienākums tikai pārbaudīt, vai ir veikti atbilstoši pasākumi ražošanas atbilstības

11 Skat. X pielikuma 1. piezīmi.

nodrošināšanai. Pēc Vācijas Federatīvās Republikas domām, aplūkojamajā gadījumā tai nekas nevarot tikt pārmests, jo neesot neviena pierādījuma faktam, ka *Daimler* kvalitātes kontrole nebūtu darbojusies. Gluži pretēji, *KBA* jau pašā sākumā esot ticis informēts par neatbilstību tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļos sakarā ar to, ka dzesētāja R1234yf vietā ir izmantots dzesētājs R134a.

54. Nešaubos, ka 12. panta 1. punkts, analizējot to atsevišķi, var tikt interpretēts Vācijas Federatīvās Republikas norādītajā nozīmē. Tomēr nevar neņemt vērā, ka tas, kā atspoguļots vēlāk, ir tikai viena sastāvdaļa 12. pantā noteiktās ražošanas atbilstības kontroles sarežģītajā sistēmā.

55. Tādējādi, izvērtējot attiecīgo tiesību normu kopumā, kļūst skaidrs, ka no dalībvalstīm tiek prasīts ne tikai vienkārši veikt atbilstošus pasākumus, lai *konstatētu*[12] atšķirības ražošanas atbilstībā, bet veikt atbilstošus pasākumus, lai *atjaunotu*[13] ražošanas atbilstību.

56. Galvenais pierādījums tam, kā to īsi norādījusi Komisija savā replikas rakstā, ir rodams 12. panta 3. punkta tekstā. Ar minēto punktu dalībvalstīm noteiktais pienākums veikt "vajadzīgos pasākumus" ir priekšnoteikums – vienkārši konstatēt šādas atšķirības pastāvēšanu ("ja [..] konstatē, ka netiek veikti 1. punktā minētie pasākumi, ka tie būtiski atšķiras no pasākumiem un kontroles plāniem, par ko ir panākta vienošanās, vai ka tos vairs neveic"), bet tā priekšmets nešaubīgi ir faktiska ražošanas atbilstības atjaunošana ("lai nodrošinātu pareizu ražošanas procedūras atbilstību").

57. Ņemot to vērā, nav šaubu, ka 12. pants aplūkojamajā gadījumā ir jāuzskata par pārkāptu. Tam, ka *Daimler* no 2013. gada 1. janvāra neveica atbilstošus pasākumus, lai nodrošinātu apstiprināto tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļu ražošanas atbilstību, būtu bijis jāmudina *KBA* kā kompetento iestādi veikt vajadzīgos pasākumus minētās atbilstības atjaunošanai.

58. Tāpēc pienākumu neizpildes pirmā pamata pirmā daļa par to, ka Vācijas Federatīvā Republika ir pārkāpusi pamatdirektīvas 12. pantu, manuprāt, ir jāapmierina.

c) Par jau izgatavoto transportlīdzekļu atbilstības nenodrošināšanu

59. Pamatdirektīvas 30. pantā ("transportlīdzekļi, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, kas neatbilst apstiprinātam tipam") ir regulēts gadījums, kad ražošanas atbilstības kontroles sistēma nav pienācīgi darbojusies un tam sekas ir tādas, ka izgatavotāja ražotie transportlīdzekļi neatbilst to apstiprinātajam tipam. Konkrētajā pantā ir paredzēts, ka tādā gadījumā dalībvalstij, kas piešķīrusi tipa apstiprinājumu, ir jāveic vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu atbilstību apstiprinātajam tipam, tostarp vajadzības gadījumā jāanulē tipa apstiprinājums.

60. Vispirms ir jānorāda, ka jautājums par pamatdirektīvas 30. panta pārkāpumu aplūkojamajā lietā rodas saistībā ar 133 713 transportlīdzekļiem, kuri atbilst tipiem ir 246, 176 un 117 un kurus ražojusi un laidusi tirdzniecībā *Daimler* laikposmā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 26. jūnijam (vai, pēc Komisijas domām, aptuveni 800 000 transportlīdzekļu, kas izgatavoti un laisti tirdzniecībā laikposmā no 2013. gada 1. janvāra līdz prasības pieteikuma iesniegšanas dienai), lai gan tie neatbilda to apstiprinātajam tipam, jo tajos tika izmantots dzesētājs R134a dzesētāja, kas ir saderīgs ar direktīvu par gaisa kondicionēšanas sistēmām (R1234yf), vietā. Minēto transportlīdzekļu atbilstības nenodrošināšanas iemesls ir tas, ka *Daimler* bija pārliecināta un bija informējusi *KBA* par to, ka dzesētāja R1234yf izmantošana izraisītu nopietnu apdraudējumu drošībai.

12 Mans izcēlums.

13 Mans izcēlums.

61. Starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka šo secinājumu 24. un 25. punktā aprakstītā *KBA* reakcija uz šo neatbilstību bija tāda, ka netika veikts neviens no atbilstības atjaunošanas pasākumiem, kas paredzēti Vācijas tiesību normās, ar kurām transponēts pamatdirektīvas 30. pants (*EG-FGV* 25. pants), piemēram, tipa apstiprinājuma anulēšana, attiecīgo transportlīdzekļu atsaukšana un remonts vai papildnoteikumu piemērošana. Gluži pretēji, pēc sākotnējā drauda anulēt tipa apstiprinājumu (dodot attiecīgu termiņu neatbilstības izlabošanai) *KBA* tikai sāka pārrunas ar *Daimler*, lai pārbaudītu iespēju izstrādāt tehniskus risinājumus, kas ļautu attiecīgajos transportlīdzekļos izmantot dzesētāju R1234yf bez draudiem drošībai [14].

62. Pēc Vācijas Federatīvās Republikas teiktā šādu *KBA* reakciju esot noteikusi vajadzība rīkoties, ievērojot samērīguma principu, kas izrietot no paša pamatdirektīvas 30. panta formulējuma ("veikt vajadzīgos pasākumus"). Šajos apstākļos tipa apstiprinājuma anulēšana, kas ar minēto tiesību normu nekādā ziņā neesot noteikts ("tostarp vajadzības gadījumā"), pēc atbildētājas domām, ņemot vērā tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļos esošās neatbilstības salīdzinoši maznozīmīgo raksturu, būtu bijusi nesamērīga reakcija.

63. Lai noteiktu, vai Vācijas Federatīvā Republika ir izpildījusi pienākumus, kas tai noteikti ar pamatdirektīvas 30. pantu, vispirms ir jāpārliecinās, vai tai saskaņā ar minēto pantu ir novērtējuma brīvība, un, iespējams, jānosaka, cik šī novērtējuma brīvība ir plaša.

64. Pat atzīstot, ka vispārīgā norāde uz "*vajadzīg[ajiem] pasākumiem* [15], [..] lai nodrošinātu attiecīgu izgatavoto transportlīdzekļu [..] atbilstību apstiprinātajam tipam", nozīmē, ka ar konkrēto tiesību normu dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir piešķirta novērtējuma brīvība veicamā pasākuma izvēlē, piekrītu Komisijai par to, ka šāda novērtējuma brīvība neļauj minētajām iestādēm izvēlēties pasākumu ārpus to pasākumu loka, kuri ir *atbilstoši atbilstības atjaunošanai* [16].

65. Šādu secinājumu, manuprāt, pamato divi galvenie apsvērumi.

66. Pirmais apsvērums attiecas uz 30. panta formulējumu. Lai gan kontekstos, kuri atšķiras no minētajās direktīvās aprakstītā, Tiesa jau ir paskaidrojusi, ka formulējuma "vajadzīgie pasākumi" izmantošana –, turpmāk neprecizējot to pasākumu konkrēto saturu, kas jāveic, lai nodrošinātu minētā mērķa sasniegšanu, kas turklāt, protams, nav retums, sagatavojot Savienības leģislatīvos aktus, – atļauj dalībvalstīm izvēlēties veicamo pienākumu *tikai no tiem, kuri ļauj sasniegt iepriekš minēto mērķi* [17].

67. Otrais, vēl svarīgāks, apsvērums balstās uz Komisijas atbildes rakstā pareizi norādītu faktu, ka atzīt dalībvalstu kompetentajām iestādēm plašāku novērtējuma brīvību, kas nav atkarīga no tā, vai tiek sasniegts mērķis atjaunot atbilstību apstiprinātajam tipam, būtu tas pats, kas atņemt ar pamatdirektīvas un normatīvo aktu kopumu noteiktajai vienveidotajai tipa apstiprināšanas sistēmai *jebkuru lietderīgo iedarbību* [18]. Šādas novērtējuma brīvības pastāvēšana nozīmētu, ka kompetentajām valsts iestādēm ikvienas neatbilstības gadījumā būtu tiesības izvērtēt nozīmi, ko tās piešķir konkrētās tehniskās prasības ievērošanai, ņemot vērā faktiskos apstākļus, un attiecīgi nolemt, vai rīkoties vai ne, lai atjaunotu attiecīgo transportlīdzekļu atbilstību apstiprinātajam tipam. Tomēr interpretācija, kuras

14 Īsts rīkojums par konkrēto transportlīdzekļu atbilstības atjaunošanu tika izdots tikai 2017. gada 23. martā, proti, aptuveni trīs mēnešus pēc tam, kad Komisija bija iesniegusi prasības pieteikumu. Līdz ar to tam nav nozīmes šajā tiesvedībā.

15 Mans izcēlums.

16 Mans izcēlums.

17 Mans izcēlums. Skat. šajā nozīmē Padomes Direktīvas 75/442/EK (1975. gada 15. jūlijs) par atkritumiem 4. pantu ("Dalībvalstis paredz vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu atkritumu reģenerāciju vai apglabāšanu, neapdraudot cilvēka veselību un neizmantojot metodes vai darbības, kas varētu radīt kaitējumu videi [..]", spriedums, 2007. gada 26. aprīlis, Komisija/Itālija (C-135/05, EU:C:2007:250, 37. punkts).

18 Mans izcēlums.

rezultātā šādas valsts iestādes pieņem lēmumu par to, kuras no normatīvajos aktos iekļautajām tehniskajām prasībām ir jāievēro, likvidētu tipa apstiprināšanas vienveidotās sistēmas lietderīgo iedarbību, jo šāda lietderīgā iedarbība ir atkarīga no *visu* [19] saskaņoto tehnisko prasību, kas ietvertas pamatdirektīvas IV pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos, ievērošanas.

68. Īsumā – pamatdirektīvas 30. panta pareizai interpretācijai, kurā būtu ņemts vērā gan konkrētā noteikuma formulējums, gan tā lietderīgā iedarbība, ir jāatzīst, ka valsts iestādes, īstenojot tām piešķirto novērtējuma brīvību, nevar neievērot pienākumu sasniegt noteikto rezultātu, proti, atjaunot attiecīgo transportlīdzekļu atbilstību to apstiprinātajam tipam.

69. Aplūkojamajā gadījumā, lai gan ir taisnība, ka tipa apstiprinājuma anulēšanas noteikšana saskaņā ar konkrēto tiesību normu nebija uzskatāma par obligātu, ir tikpat skaidrs, ka valsts tiesību normās, ar kurām bija transponēts pamatdirektīvas 30. pants, bija piedāvāts plašs pasākumu klāsts, ar kuriem būtu bijis iespējams atjaunot attiecīgo transportlīdzekļu atbilstību apstiprinātajiem tipiem 246, 176 un 117 (piemēram, transportlīdzekļu atsaukšana un remonts, pienākuma pāriet uz dzesētāju R1234yf noteikšana kā papildnoteikums). Šādos apstākļos formulējums "veikt vajadzīgos pasākumus" nenoteica *KBA* pienākumu izvēlēties *specifisku pasākumu* no paredzētajiem, bet noteica tam saistības izvēlēties *vienu no tiem* [20].

70. Minētais secinājums, manuprāt, nevar tikt apšaubīts ar atbildētājas argumentiem par nepieciešamību līdzsvarot vajadzību sasniegt atbilstības atjaunošanas mērķi, pārveidojot attiecīgos transportlīdzekļus, lai tajos varētu izmantot dzesētāju R1234yf, un apdraudējumus drošībai, kuri izriet no minētā dzesētāja izmantošanas tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļos. Citiem vārdiem, atbilstības atjaunošanas mērķa neievērošanu nevar pamatot pat Vācijas Federatīvās Republikas norādītā nepieciešamība veikt pārbaudes saistībā ar iepriekš minētajiem apdraudējumiem drošībai.

71. Šajā sakarā ir jānorāda, ka atbildētājas argumentācija sākas no premisas, ka apsvērumi par transportlīdzekļu drošumu ir "citādāki", salīdzinot ar tiem apsvērumiem, kuri paredz saskaņotās tehniskās prasības, kas minētas IV pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos. Tas izriet it īpaši no apgalvojuma, kas ietverts atbildes rakstā uz repliku un atbilstīgi kuram Komisijas argumentācijā minēto tehnisko prasību "neierobežotai formālai ievērošanai" ir dota prioritāte salīdzinājumā ar personu veselības un dzīvības aizsardzību.

72. Šāda premisa, manuprāt, ir kļūdaina un tādējādi pilnībā padara par nederīgu atbildētājas argumentāciju.

73. Manuprāt, nav šaubu, ka drošības aizsardzība principā *sakrīt* ar normatīvo aktu noteikumos iekļauto tehnisko prasību izpildi. Tas absolūti skaidri izriet no pamatdirektīvas preambulas trešā apsvēruma lasījuma, saskaņā ar kuru normatīvajiem aktiem būtu jānodrošina augsta līmeņa ceļu satiksmes drošība un veselības aizsardzība. Minētie noteikumi, kas nekādā ziņā nav tikai formāla rakstura prasības, kuru neievērošana varētu tikt attaisnota ar turpmākām bažām par drošību, izsmeļoši precizē bažas par drošību, kas, pēc Savienības likumdevēja domām, ir jāņem vērā vai kas šajā sakarā var tikt ņemtas vērā [21].

74. Lai gan normatīvajos aktos jau ir noteikts par atbilstošu uzskatīts drošības līmenis, dalībvalstis nekādā ziņā nedrīkst izvirzīt ar drošību pamatotus iemeslus, lai attaisnotu šādos aktos paredzēto noteikumu neizpildi.

19 Mans izcēlums.

20 Mans izcēlums.

21 Kā izriet no pamatdirektīvas preambulas otrā apsvēruma, saskaņošanai, kas izveidota ar pamatdirektīvas un normatīvo aktu kombināciju, ir izsmeļošs raksturs ("Lai izveidotu Kopienas iekšējo tirgu un lai tas varētu labi darboties, būtu lietderīgi dalībvalstu apstiprināšanas sistēmas aizstāt ar Kopienas apstiprināšanas procedūru, kuras pamatā būtu *pilnīgas saskaņošanas* princips". Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2014. gada 20. marts, Komisija/Polija (C-639/11, EU:C:2014:173, 34. un 35. punkts).

75. Attiecīgi *KBA* nevar atsaukties uz nepieciešamību veikt apdraudējumu drošībai pārbaudes saistībā ar dzesētāja, kura globālās sasilšanas potenciāls ir mazāks kā 150 (R1234yf), izmantošanu, lai attaisnotu to, ka tas nav veicis vajadzīgos pasākumus, lai izlabotu situāciju, ka *Daimler* nav ievērojusi direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām 5. panta 4. punktā ietverto tehnisko noteikumu, ar kuru bija prasīts izmantot šādu dzesētāju. No tā katrā ziņā izriet, ka Vācijas Federatīvās Republikas izvēlētā rīcība minētajos apstākļos ir pamatdirektīvas 30. panta pārkāpums.

76. Šādu secinājumu, manuprāt, nemaina arī apstāklis, ka savā iebildumu rakstā Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka, izmantojot dzesētāju R1234yf *Daimler* ražotajos transportlīdzekļos, varētu rasties riska situācija, kas nebūtu saderīga ar Direktīvu 2001/95/EK.

77. Es arī uzskatu, ka Direktīva 2001/95 nav piemērojama aplūkojamajā lietā. Tas skaidri izriet no pamatdirektīvas preambulas 17. apsvērumā ietvertās atsauces, saskaņā ar kuru direktīvā ir noteikts "drošības pasākumu" komplekss Direktīvas 2001/95 1. panta 2. punkta izpratnē. Šajā pēdējā minētajā pantā, kurā ir noteikts, ka, "ja uz produktiem attiecas konkrētas drošības prasības, kas paredzētas Kopienas tiesību aktos, tad šī direktīva ir spēkā *tikai attiecībā uz tiem aspektiem un riskiem vai risku kategorijām, ko minētās prasības neaptver*[22]", Direktīva 2001/95 ir kvalificēta kā *lex generalis*, kurš var tikt piemērots tikai tad, ja netiek piemērots *lex specialis*, ko veido pamatdirektīvā un normatīvajos aktos paredzēto noteikumu kopums. Tomēr šajos pēdējos minētajos aktos ir ietverta tehniska prasība (vai, lietojot preambulas 17. apsvēruma terminoloģiju, drošības prasība) attiecībā uz dzesētāja lietošanu, proti, pamatdirektīvas 5. panta 4. punkts, un tāpēc ir attiecīgi jāpiemēro tie, nevis Direktīva 2001/95[23].

78. Visbeidzot, ir jāveic viens precizējums.

79. Gan tiesvedības rakstveida procesa, gan tiesas sēdes laikā lietas dalībnieki debatēja par to, kādai būtu bijis jābūt *KBA* rīcībai, lai, nepārkāpjot pamatdirektīvas 30. pantu, tiktu ņemtas vērā *Daimler* paustās bažas par drošību.

80. Šajā ziņā esmu vienisprātis ar Komisiju par to, ka šādā gadījumā *KBA* būtu varējis izmantot tikai tās tiesības, kas dalībvalstīm piešķirtas ar pamatdirektīvas 29. pantu.

81. Ar minēto pamatdirektīvas XII nodaļā ("Drošības klauzulas") iekļauto pantu dalībvalstīm ir atļauts ņemt vērā apdraudējumus ceļu satiksmes drošībai, veselības aizsardzībai un videi, ko rada nepilnības attiecīgo direktīvu vai tajās ietverto tehnisko prasību nepareiza piemērošana, tomēr nav ļauts tām vienpusēji atkāpties no minētajām tehniskajām prasībām.

82. It īpaši tajā ir noteikts, ka dalībvalstis var ilgākais sešus mēnešus atteikties reģistrēt transportlīdzekļus vai atļaut pārdot vai nodot ekspluatācijā transportlīdzekļus, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības, ja, kaut gan i) attiecīgie transportlīdzekļi atbilst spēkā esošajām, attiecīgajās direktīvās noteiktajām tehniskajām prasībām, tomēr ii) pastāv "nopietns" apdraudējums ceļu satiksmes drošībai, apkārtējai videi vai veselības aizsardzībai, un iii) tam ir jānotiek pēc īpašas informēšanas procedūras, kurā iesaistītas gan pārējās dalībvalstis, gan Komisija.

83. Katrā ziņā, pat ja Vācijas Federatīvā Republika būtu piesaukusi tās piemērošanu (*quod non*), acīmredzami šķiet, ka aplūkojamajā gadījumā neviens no nosacījumiem nav uzskatāms par izpildītu.

84. Tāpēc uzskatu, ka ir jāapmierina arī prasības sakarā ar pienākumu neizpildi pirmā pamata otrā daļa.

22 Mans izcēlums.

23 Lai sniegtu apdraudējuma drošībai piemēru, kam savukārt būtu piemērojami Direktīvas 2001/95 noteikumi, it īpaši 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētais jēdziens "drošs produkts", Komisija tiesas sēdes laikā pieminēja gadījumu ar gāzes pedāli, kas nedarbojas. Tā kā normatīvajos aktos nav tehnisko prasību par to, kā jāizgatavo gāzes pedālis, tādai situācijai būtu piemērojama Direktīva 2001/95.

B. Par pamatdirektīvas 46. panta pārkāpumu

1. Lietas dalībnieku argumenti

85. Prasības pieteikumā Komisija norāda, ka *Daimler* ir pārkāpusi pamatdirektīvas 5. un 18. pantu. Šajā ziņā tā vispirms atgādina, ka 5. pantā ir noteikts, ka izgatavotājam ir jānodrošina, lai ilgstoši tiktu ievēroti noteikumi, uz kuriem pamatojas atbilstošo transportlīdzekļu tipa apstiprinājums. Tomēr no 2013. gada janvāra tipi 246, 176 un 117 vairs netika ražoti atbilstīgi to apstiprinātajam tipam. Vēl Komisija atgādina, ka pamatdirektīvas 18. panta 1. punkta un IX pielikuma kombinēto noteikumu kopums paredz, ka izgatavotājs piešķir atbilstības sertifikātu pabeigtam transportlīdzeklim tikai tad, ja attiecīgais transportlīdzeklis ir "izgatavots atbilstīgi apstiprinātam transportlīdzekļa tipam". No tā, pēc Komisijas domām, izriet, ka izgatavotājs nevar piešķirt atbilstības sertifikātu, ja attiecīgais transportlīdzeklis neatbilst sertifikātā norādītajam apstiprinātajam tipam. Tomēr, ņemot vērā, ka no 2013. gada janvāra tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi vairs neatbilda apstiprinātajam tipam, *Daimler* paziņojums minēto tipu transportlīdzekļiem piešķirtajā atbilstības sertifikātā neatbilda patiesībai. Minētajos apstākļos Komisija atgādina, ka pamatdirektīvas 46. pantā ir noteikts, ka katrai dalībvalstij savās valsts tiesībās ir jāparedz "iedarbīgas, samērīgas un preventīvas" sankcijas, kas piemērojamas, ja izgatavotāji neievēro minētās direktīvas noteikumus. Tā kā *KBA*, pēc Komisijas domām, nav piemērojis nekādas sankcijas attiecībā pret *Daimler*, šāda bezdarbība ir pamatdirektīvas 46. panta pārkāpums.

86. Iebildumu rakstā Vācijas Federatīvā Republika neatzīst pamatdirektīvas 46. panta pārkāpumu. Šajā sakarā tā paskaidro, ka sankcijas varēs noteikt tikai tad, kad *KBA* pēc minētā vērtējuma beigām būs izdevis rīkojumu un *Daimler* šo rīkojumu nebūs izpildījusi.

87. Replikas rakstā Komisija tikai uzsver, ka pienākums noteikt minētajā pantā paredzētās sankcijas ir piemērojams neatkarīgi no pamatdirektīvas 12. un 30. panta pārkāpuma.

2. Vērtējums

88. Otrais Vācijas Federatīvajai Republikai pārmestais pārkāpums ir par pienākumu noteikt sankcijas par jebkuru pamatdirektīvas noteikumu pārkāpumu, konkrētajā aplūkojamajā gadījumā – par tās 5. un 18. panta pārkāpumu. Īsumā – ar minētajām tiesību normām izgatavotājam ir noteikts pienākums attiecīgi nodrošināt, ka viņa transportlīdzekļu ražošana ilgstoši atbilst tehniskajām prasībām, uz kuru ievērošanu ir balstīts tipa apstiprinājums, un pienākums izsniegt atbilstības sertifikātu ikvienam transportlīdzeklim, kas izgatavots atbilstoši apstiprinātajam tipam.

89. Vispirms ir jānorāda, ka nedz iebildumu rakstā, nedz atbildes rakstā uz repliku, ko Vācijas Federatīvā Republika iesniegusi rakstveida procesa laikā, netiek apstrīdēts, ka *Daimler* nav izpildījusi pamatdirektīvas 5. un 18. pantā noteiktos pienākumus, tas ir apstāklis, kas turklāt šķiet nepārprotami izrietam no aplūkojamajiem faktiskajiem apstākļiem. Ņemot to vērā, es ilgāk nespriedīšu par šo punktu, bet tūlīt sākšu vērtēt, vai var tikt uzskatīts, ka ar Vācijas Federatīvās Republikas rīcību ir pārkāpts pamatdirektīvas 46. pants.

90. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka minētās tiesību normas pirmajā daļā ir paredzēts, ka dalībvalstīm savās valsts tiesībās ir jāparedz sankcijas, kas nosakāmas gadījumā, ja netiek ievēroti pamatdirektīvā un normatīvajos aktos paredzētie noteikumi. Minēto pienākumu atbildētāja, manuprāt, ir izpildījusi, jo *EG-FGV* 37. pantā ir noteikts, ka par pamatdirektīvas 46. pantā norādītajiem pārkāpumiem ir jānosaka tādas pat sankcijas kā par valsts tiesību pārkāpumiem.

91. To pašu nevar apgalvot attiecībā uz tiesību normas otro daļu, kurā dalībvalstīm ir noteikts veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu iedarbīgu, samērīgu un preventīvu sankciju piemērošanu. No lietas materiāliem izriet, ka pēc pamatdirektīvas 5. un 18. panta pārkāpšanas *KBA* nav noteicis izgatavotājam *Daimler nekādas* sankcijas [24]. Šāda bezdarbība, bez šaubām, ir pamatdirektīvas 46. panta pārkāpums.

92. Vācijas Federatīvās Republikas aizstāvības argumenti mani nepārliecina par pretējo.

93. Atbilstoši minētajiem argumentiem *KBA* pamatdirektīvas 46. pantā paredzētās sankcijas nosakot tikai pēc to risku tehniskā vērtējuma beigām, kuri saistīti ar jau izgatavoto un tirdzniecībā laisto neatbilstīgo transportlīdzekļu pārveidošanu, lai tajos varētu izmantot dzesētāju R1234yf, ja rīkojums par minēto transportlīdzekļu pārveidošanu jau ir izdots un nav izpildīts. Vācijas Federatīvā Republika sāk ar kļūdainu premisu, ka izgatavotājs par pamatdirektīvas 5. un 18. pantā noteikto pienākumu neizpildi nav jāsoda autonomi, bet tam jānotiek tikai kā sekām apstāklim, ka nav īstenoti pasākumi atbilstības atjaunošanai, par kuriem dalībvalstu kompetentās iestādes nolēmušas saskaņā ar pamatdirektīvas 12. un 30. pantu.

94. Man, gluži pretēji, šķiet neapšaubāmi, ka pamatdirektīvas 46. pantā paredzētais pienākums noteikt iedarbīgas, samērīgas un preventīvas sankcijas pamatdirektīvas noteikumu neievērošanas gadījumā ir jāpiemēro *neatkarīgi* [25] no pamatdirektīvas 12. un 30. pantā noteiktā pienākuma atjaunot atbilstību apstiprinātajam tipam.

95. Kā Komisija pareizi norādījusi savā atbildes rakstā, to apstiprina apstāklis, ka ar pamatdirektīvu izveidotās sistēmas ietvaros 46. pantā ir izvirzīti citi mērķi nekā 12. un 30. pantā. Kamēr minētie panti, kuriem jāaizsargā normatīvajos aktos ietverto tehnisko prasību ievērošana, ir funkcionāli šajos normatīvajos aktos noteikto mērķu – proti, galvenokārt ceļu satiksmes drošības, sabiedrības veselības un vides aizsardzības – sasniegšanai [26], 46. pants, nodrošinot iedarbīgu tipa apstiprināšanas sistēmas piemērošanu, galvenokārt palīdz sasniegt mērķi izveidot un darbināt iekšējo tirgu, kam raksturīga lojāla konkurence izgatavotāju starpā [27].

96. Lai gan mūsu aplūkojamā lieta pierāda, ka, ja kāda pamatdirektīvas noteikuma neizpilde izraisa neatbilstību, minētie panti var tikt piemēroti kumulatīvi, nekādā ziņā nevar apgalvot, ka pastāv atkarības saikne starp 12. un 30. panta pārkāpumu un 46. panta pārkāpumu, tāpēc šajā pēdējā minētajā pantā paredzētais sankciju piemērošanas pienākums rodas tikai tad, ja netiek veikti pasākumi, kas pirmajos pantos paredzēti atbilstības atjaunošanai.

97. Līdz ar to *KBA*, nosakot iedarbīgas, samērīgas un preventīvas sankcijas, būtu bijis jāsoda *Daimler* par pienākumu, kas tai noteikti saskaņā ar pamatdirektīvas 5. un 18. pantu, neizpildi. Tā kā Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi šo sankciju noteikšanas pienākumu, ir jāsecina, ka tā ir pārkāpusi pamatdirektīvas 46. pantu.

98. Tāpēc, manuprāt, Tiesai ir jāapmierina prasības sakarā ar pienākumu neizpildi otrais pamats.

24 Izcēlums mans. Šā iemesla dēļ man šķiet acīmredzams, ka nav jāatgādina, kā Komisija to dara savā prasības pieteikumā, judikatūrā izstrādātie kritēriji, lai konstatētu, ka sankcijas, ko dalībvalstis nosaka par Savienības tiesību pārkāpumiem, ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas.

25 Mans izcēlums.

26 Skat. pamatdirektīvas preambulas trešajā apsvērumā uzskaitītos mērķus.

27 Skat. pamatdirektīvas preambulas otrajā apsvērumā norādīto mērķi.

C. Par direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām apiešanu, kas noticis, paplašinot tipa 245G apstiprinājuma attiecināmību

1. Lietas dalībnieku argumenti

99. Prasības pieteikumā Komisija, atsaucoties uz pamatdirektīvas 14. pantu, vispirms atgādina, ka tipa apstiprinājums var tikt attiecināts uz citiem, no šā tipa atšķirīgiem transportlīdzekļiem, ja šie pēdējie minētie transportlīdzekļi atbilst juridiskajiem nosacījumiem, kuri attiecās uz sākotnējā tipa apstiprinājuma piešķiršanu, un ja tie var tikt uzskatīti par ietilpstošiem tādā tipā uz pamatdirektīvas II pielikuma B daļā minēto kritēriju pamata. Pēc Komisijas domām, šādu apstākļu nav gadījumā, kad tips 245G, kas tika apstiprināts brīdī, kad direktīva par gaisa kondicionēšanas sistēmām vēl nebija piemērojama, tika attiecināts uz transportlīdzekļiem, kuri tika apstiprināti (un ražoti) kā tipi 246, 176 un 117, kad direktīva jau bija piemērojama. Tā esot nevis paplašināšana direktīvā domātajā nozīmē, bet gan tipa apstiprinājuma aizstāšana, kas maskēta kā paplašināšana, un tāpēc tā esot Savienības tiesību apiešana. Komisija apgalvo, ka šādu secinājumu apstiprina vairāku specifisku pamatdirektīvas noteikumu interpretācija, konkrēti, tās 6. panta 6. punkts – kurā ir noteikts, ka jau apstiprināts tips nevar tikt apstiprināts vēlreiz –, II pielikuma 7. punkts un VII un IX pielikums. Minētajās tiesību normās esot aizliegts aizstāt tipa apstiprinājumu. Šajā sakarā Komisija uzsver, ka paplašināšanas funkcija ir atļaut pielāgot esošu transportlīdzekļa tipu jaunām prasībām, kas sakarā ar tehnisko progresu ieviestas attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, nevis pielāgot spēkā esošās prasības kādam noteiktam transportlīdzekļu tipam.

100. Iebildumu rakstā Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka, pieņemot agrāk pastāvošā tipa 245G apstiprinājuma attiecināšanu uz transportlīdzekļiem, kas jau bija saņēmuši tipa apstiprinājumus, kuriem ir piemērojami direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām noteikumi, proti, tipu 246, 176 un 117 apstiprinājumus, *KBA* nav grasījies apiet minēto direktīvu. Turklāt, pēc Vācijas Federatīvās Republikas domām, iepriekš minēto transportlīdzekļu tipu ražošana galīgi tika izbeigta 2013. gada 26. jūnijā. Tāpēc transportlīdzekļi, uz kuriem attiecās pieteikums par tipa 245G attiecināšanu, bija jāuzskata par ietilpstošiem citā tipā, atšķirībā no transportlīdzekļiem, kuri apstiprināti kā tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi.

101. Katrā ziņā atbildētāja uzsver, ka ar direktīvu par gaisa kondicionēšanas sistēmām nav aizliegts paplašināt agrāku tipa apstiprinājumu. Gluži otrādi, pienākums visiem transportlīdzekļiem ievērot minētās direktīvas prasības transportlīdzekļu pirmās reģistrācijas brīdī stājās spēkā tikai 2017. gada 1. janvārī. Turklāt Vācijas Federatīvā Republika uzsver, ka paplašināšana ir konkrēti atļauta pamatdirektīvas 45. panta 5. punktā. Visbeidzot tā apgalvo, ka pamatdirektīvas 6. panta 6. punktā nav noteikts absolūts aizliegums aizstāt tipa apstiprinājumu.

102. Replikas rakstā Komisija apgalvo, ka pēc 2013. gada 26. jūnija uzbūvētie tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi tehniskajā ziņā ir identiski pirms minētā datuma ražotajiem transportlīdzekļiem. Tas, ka no 2013. gada 26. jūnija minētajiem transportlīdzekļiem ir atšķirīgs tipa apstiprinājums, esot juridisks, nevis faktisko apstākļu jautājums. Balstoties uz šo premisu, Komisija apgalvo, ka atbildētājai nebija tiesību pieņemt *Daimler* pieteikumu par tipa 245G paplašināšanu, jo minētais pieteikums attiecās uz transportlīdzekļiem, kuri jau agrāk bija apstiprināti kā tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi. Tāpēc, pēc Komisijas domām, apmierinot *Daimler* prasību, ir pārkāpts pamatdirektīvas 6. panta 6. punkts.

2. Vērtējums

103. Īsumā – trešais Vācijas Federatīvajai Republikai pārmestais pārkāpums attiecas uz direktīvas par gaisa kondicionēšanas sistēmām apiešanu, kas, pēc Komisijas domām, esot noticis, kad tika apstiprināti *Daimler* pieteikumi par tipa 245G – kas apstiprināts 2008. gadā un uz kuru tāpēc neattiecās prasība izmantot ar iepriekš minēto direktīvu saderīgu dzesētāju –, attiecināšanu uz transportlīdzekļiem,

kuriem jau bija piešķirti citi tipa apstiprinājumi (246, 176 un 117) un kuriem saskaņā ar tiem ir piemērojama direktīva par gaisa kondicionēšanas sistēmām. Atbildētāja apstrīd Komisijas tēzi, apgalvodama, ka tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļu ražošana tika labprātīgi izbeigta 2013. gada 26. jūnijā.

104. Vispirms ir jānorāda, ka prasības pieteikuma *petitum* Komisija saistībā ar apspriežamo pamatu nav norādījusi, kādas ir specifiskās tipa apstiprinājuma vienveidotās sistēmas tiesību normas, kuras tiek uzskatītas par pārkāptām. Tomēr argumentu, kurus Komisija izklāstījusi savos procesuālajos rakstos, lasījums mudina uzskatīt, ka varbūtējās pienākumu neizpildes juridiskais pamats ir *Daimler* iesniegtā paplašināšanas pieteikuma apstiprināšanas nesaderība ar i) pamatdirektīvā noteikto *ex post* kontroles sistēmu, kā arī ar ii) pamatdirektīvā izvirzīto mērķi. Tāpēc es tagad secīgi izanalizēšu šīs abas konkrētā pamata daļas.

105. Saistībā ar pirmo daļu Komisija norāda, ka *ex post* kontroles procedūra, kurā tiek pārbaudīta tikai transportlīdzekļa atbilstība apstiprinātajam tipam, obligāti prasa, lai atsevišķie transportlīdzekļi precīzi atbilstu to apstiprinātajiem tipiem, un ka šiem pēdējiem ir jāatbilst tehniskajām prasībām, kas ir spēkā to tipa apstiprināšanas brīdī. Šā iemesla dēļ tiesību normās par tipa apstiprināšanu esot paredzēts, pirmkārt, ka jau apstiprināts tips nevar saņemt jaunu tipa apstiprinājumu (pamatdirektīvas 6. panta 6. punkts)[28]. Otrkārt, tajās esot paredzēts katram apstiprinātajam tipam piešķirt identifikācijas numuru, kas norāda, kāda juridiskā situācija bija spēkā tipa apstiprināšanas brīdī, ko nedrīkst sajaukt (pamatdirektīvas II pielikuma 7. punkts un VII pielikums), kā arī kopā ar katru tirdzniecībā laisto transportlīdzekli izdot atbilstības sertifikātu, kurā arī ir iekļauta informācija par iepriekš minēto juridisko situāciju (pamatdirektīvas X pielikums). No tā, pēc Komisijas domām, izriet, ka pamatdirektīvā, it īpaši tās 12. un 30. pantā, izklāstītā *ex post* kontroles sistēma ietver netiešu "tipa apstiprinājuma aizstāšanas aizliegumu", kas esot pārkāpts, *KBA* apstiprinot *Daimler* pieteikumus.

106. Komisijas interpretācija, saskaņā ar kuru tā secina, ka *Daimler* prasītā tipa 245G paplašināšana esot pretrunā *ex post* kontroles sistēmas pamatnoteikumiem, it īpaši pamatdirektīvas 6. panta 6. punktam, tā iemesla dēļ, ka transportlīdzekļiem, uz kuriem tika attiecināta paplašināšana, jau agrāk bija piešķirts cits tipa apstiprinājums, mani nepārliecina.

107. Turklāt, manuprāt, tai pretrunā ir pats 6. panta 6. punkta formulējums.

108. Ja ir taisnība, ka attiecīgais šīs tiesību normas fragments paredz, ka izgatavotājs var iesniegt tikai vienu tipa apstiprinājuma pieteikumu, tas paskaidro arī to, ka šāds aizliegums attiecas uz ikvienu "konkrēta tipa transportlīdzekli". Līdz ar to Komisijas izdarītajam secinājumam var piekrist tikai tad, ja tiek pierādīts, ka transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas apstiprinātā tipa 245G paplašinājums, pēc pamatdirektīvas II pielikuma B daļā minētajiem kritērijiem ir pilnīgi identiski transportlīdzekļiem, kuri agrāk apstiprināti kā tipi 246, 176 un 117. Tikai tādā gadījumā varētu secināt, kā to dara Komisija, ka *Daimler* iesniegtais paplašināšanas pieteikums ir par *transportlīdzekļa tipu*, kas jau bija saņēmis agrāku tipa apstiprinājumu, un ka tāpēc tas, ka *KBA* apstiprināja šo pieteikumu, ir pretrunā pamatdirektīvas 6. panta 6. punktam.

109. Par nupat aprakstīto jautājumu lietas dalībnieki ļoti intensīvi debatēja, it īpaši tiesas sēdes laikā.

28 Replikas rakstā Komisija izklāsta minētā panta saturu nedaudz atšķirīgi, apgalvojot, ka tajā dalībvalstīm esot noteikts pienākums nodrošināt, ka par transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas paplašinājums, nav ticis prasīts neviens tipa apstiprinājums. Tomēr šis elements nevar atspēkot argumentāciju, kas tālāk norādīta šajos secinājumos.

110. Šajā sakarā vispirms ir jāatgādina, ka, tā kā tas ir būtisks jautājums, lai izdarītu secinājumu par šā prasības sakarā ar pienākumu neizpildi pamata pamatotību, pienākums pierādīt, ka transportlīdzekļi ar identifikācijas numuriem 246, 176 un 117 ietilpst tajā pašā tipā, kurā ietilpst transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas tipa 245G apstiprinājuma paplašināšanas pieteikums, ir Komisijai, kurai jāsniedz Tiesai nepieciešamie elementi, lai tā pārliecinātos par pienākumu neizpildes esamību [29].

111. Tagad paskaidrošu iemeslus, kāpēc es uzskatu, ka Komisija minēto pienākumu nav izpildījusi.

112. Komisijas secinājums par to, ka tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļi ir pilnīgi identiski tiem, uz kuriem attiecas tipa 245G apstiprinājuma paplašināšanas pieteikums, šķiet pamatots attiecībā uz absolūtu identiskumu starp attiecīgajiem tirdzniecības nosaukumiem un attiecīgajiem modeļiem. Šādi pierādījumi nav pietiekami. Ir taisnība, ka transportlīdzekļa "konstrukcijas un dizaina būtiski aspekti" ir viens no trim būtiskajiem aspektiem M1 transportlīdzekļu kategorijas "tipa" jēdzienam [30] saskaņā ar pamatdirektīvas II pielikuma B daļu, kopā ar jēdzieniem "izgatavotājs" un "izgatavotāja noteiktais tips". Tomēr, kā Vācijas Federatīvā Republika argumentē, pamatojoties uz daudziem transportlīdzekļu piemēriem Eiropas mērogā, kuriem ir identiska vai gandrīz identiska konstrukcija, bet kas apstiprināti kā atšķirīgi tipi, Eiropas likumdevējs ar tiesisko regulējumu, kas bija spēkā lietā aplūkojamo faktu norises laikā, bija vēlējies piešķirt jēdzienam "izgatavotāja noteiktais tips" *noteicošu nozīmi* [31] nolūkā noteikt tipa tvērumu. No tā izriet, ka arī gadījumā, kad transportlīdzekļi, kuriem piešķirts tipu 246, 176 un 117 apstiprinājums, izrādītos pilnīgi identiski tiem, uz kuriem attiecas tipa 245G tipa paplašinājums, apstāklis, ka *Daimler* tiem ir noteikusi *atšķirīgu* tipu, ir – ņemot vērā tolaik piemērojamo tiesisko regulējumu – jāuzskata par pietiekamu, lai secinātu, ka tie ir *atšķirīgu* [32] tipu transportlīdzekļi.

113. Nav šaubu, ka minētajā regulējumā obligāti noteiktais piešķir izgatavotājam drošu novērtējuma brīvību. Tieši tāpēc ar Komisijas Regulu Nr. 678/2011 (2011. gada 14. jūlijs), ar kuru aizstāj pamatdirektīvas II pielikumu un groza tās IV, IX un XI pielikumu (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 678/2011"), tipa jēdziena būtisko īpašību sarakstā ir svītrots "izgatavotāja noteiktais tips" [33].

114. Tāpēc ir jāuzskata, tāpat kā to dara Vācijas Federatīvā Republika, ka šai lietai piemērojamais tiesiskais regulējums faktiski piešķir izgatavotājam tiesības izlemt jēdziena "tips" tvērumu.

115. Ņemot vērā iepriekš minēto, uzskatu, ka Komisija nav pietiekami pierādījusi, ka transportlīdzekļi, kas apstiprināti kā tipi 246, 176 un 117, ir identiski tiem, uz kuriem attiecas pieteikums par tipa 245G paplašināšanu, un ka līdz ar to *KBA* veiktā šādu pieteikumu apstiprināšana ir pretrunā pamatdirektīvā noteiktajai *ex post* kontroles sistēmai, it īpaši 6. panta 6. punktā minētajam tipa apstiprinājuma aizstāšanas aizliegumam.

29 Skat. it īpaši spriedumu, 2011. gada 27. janvāris, Komisija/Luksemburga (C-490/09, EU:C:2011:34, 49. punkts).

30 M1 kategorija ir kategorija, kurai pieder transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas pieteikumi par tipa 245G paplašināšanu un attiecināšanu uz tiem. Saskaņā ar pamatdirektīvas II pielikuma A daļu, kurā ir definētas transportlīdzekļu kategorijas, minētā kategorija apzīmē transportlīdzekļus, kuri "konstruēti un izgatavoti pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus vadītāja sēdeklim ir ne vairāk kā astoņi sēdekļi".

31 Mans izcēlums.

32 Mans izcēlums.

33 Ir jāpaskaidro, ka II pielikuma jaunā redakcija nav piemērojama aplūkojamās lietas apstākļiem, kuros tips, par kuru iesniegts paplašināšanas pieteikums, tika apstiprināts 2008. gadā, jo Regulas Nr. 678/2011 3. panta 1. punktā ir nepārprotami noteikts, ka regula ir piemērojama tikai to tipu transportlīdzekļiem, kuru tipi apstiprināti no 2012. gada 29. oktobra. Konkretizējot tekstā jau norādīto, precizēju, ka saskaņā ar lietas faktiem piemērojamo II pielikuma redakciju "tips" ietver transportlīdzekļus, starp kuriem nav atšķirību vismaz attiecībā uz izgatavotāju, izgatavotāja noteikto tipu un konstrukcijas un dizaina būtiskajiem aspektiem: šasija/grīda (acīmredzamas un būtiskas atšķirības), motors (iekšdedzes/elektriskais/hibrīda). Pašreizējā redakcijā, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu Nr. 678/2011, savukārt ir noteikts, ka transportlīdzekļa "tips" ir transportlīdzekļi, kuriem ir kopīgi izgatavotāja uzņēmuma nosaukums, virsbūves karkasa galveno detaļu dizains un montāža (transportlīdzekļiem ar nesošo virsbūvi).

116. Saistībā ar šā pamata otro daļu Komisija apgalvo, ka *Daimler* iesniegtā pieteikuma par tipa apstiprinājuma paplašināšanu apmierināšana nebūtu saderīga ar pamatdirektīvas *mērķiem*, konkrēti, ar mērķi nodrošināt, lai jaunie transportlīdzekļi sniegtu augsta līmeņa drošību un vides aizsardzību. Šāda aizsardzības līmeņa nodrošināšanai paredzēto noteikumu, proti, to, kas ietverti pamatdirektīvas IV pielikumā uzskaitītajos normatīvajos aktos, efektīva ievērošana, pēc Komisijas domām, būtu apdraudēta, ja konkrētajā direktīvā tipa apstiprinājumu būtu atļauts paplašināt un attiecināt arī uz noteiktiem tādu tipu transportlīdzekļiem, kuriem piemērojamas tehniskās prasības, kas nosaka zemāku drošības un vides aizsardzības līmeni nekā prasības, kuras piemērojamas tipam, kurā iepriekš minētie transportlīdzekļi ietilpst saskaņā ar agrāko tipa apstiprinājumu.

117. Šajā ziņā ir jānorāda, ka, manuprāt, ar drošību un vides aizsardzību saistītie pamatdirektīvas mērķi var nepieļaut pieteikumu par tipa 245G paplašināšanu apstiprināšanu tikai tad, ja minēto secinājumu pamato elementi, kuri izriet no pašas direktīvas tiesību normām vai no attiecīgajiem normatīvajiem aktiem. Turklāt ir arī saprātīgi pieņemt, ka Eiropas likumdevējs, reglamentējot jomas, kurās ir augsta tehnisko īpatnību pakāpe, kāda ir mūsu aplūkojamā joma, ar specifiskiem un precīziem noteikumiem reglamentē tās pamataspektus.

118. Tātad ir jānoskaidro, vai noteikumi tipa apstiprinājuma paplašināšanas jomā (pamatdirektīvā) vai tehnisko prasību īstenošanas noteikumi attiecībā uz tāda dzesētāja izmantošanu, kura globālās sasilšanas potenciāls ir mazāks kā 150 (direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām), ir jāinterpretē tādējādi, ka pieteikumu par tipa 245G apstiprinājuma attiecināšanu uz transportlīdzekļiem, kuriem jau bija piešķirti tipu 246, 176 un 117 apstiprinājumi, apmierināšana atbilst pamatdirektīvā noteiktajiem drošības un vides aizsardzības mērķiem. Citiem vārdiem, ir jāpārbauda, vai ar šo pēdējo minēto direktīvu var tikt atļauts ne tikai progress, bet arī *provizorisks regress* [34] minēto mērķu sasniegšanas ietvaros.

119. Uzskatu, ka uz šo jautājumu ir jāatbild apstiprinoši.

120. Pirmkārt, ir jāatgādina, ka normas par apstiprinājuma tipa paplašināšanu, kas definētas pamatdirektīvas 14. pantā, ir iekļautas plašākā normatīvajā kontekstā, kas atrodams tās pašas direktīvas V nodaļā un ir piemērojams ikreiz, kad dalībvalstu kompetentās iestādes nolemj, ka labojumi, kas izdarīti transportlīdzekļiem, kuri ietilpst tipā, kas apstiprināts pēc tipa apstiprinājuma piešķiršanas, neattaisno jauna tipa apstiprinājuma izmantošanu [35]. Iepriekš minētie labojumi rada "paplašinājumu" ikreiz, kad papildus vienkāršai informācijas paketē reģistrēto norāžu izmaiņai ir jāveic jaunas inspekcijas vai testi, kad ir grozīta tipa apstiprinājuma sertifikātā iekļauta informācija un stājas spēkā jaunās saskaņotās tehniskās prasības, kas piemērojamas attiecīgajiem transportlīdzekļiem ar tipa apstiprinājumu.

121. No 14. panta formulējuma skaidri izriet, ka tipa apstiprinājuma paplašināšana ir vienkāršota procedūra, kas pamatdirektīvā parasti ir atļauta gadījumā, kad ir jāreaģē uz jaunu tehnisko prasību, kuras attiecas uz konkrētajiem transportlīdzekļiem, stāšanos spēkā. Savukārt nedz no 14. panta, nedz no kādas citas vienveidotajā sistēmā iekļautas tiesību normas neizriet, ka prasītās paplašināšanas *iemeslam*, kā to vairakkārt apgalvojusi Komisija, *ir jābūt tehniskajam progresam* [36] nolūkā sasniegt mērķus, kas pamatdirektīvā ir izvirzīti attiecībā uz drošību un vides aizsardzību.

122. Komisija tātad nevar lietderīgi apgalvot, ka atzinumam par tāda paplašināšanas pieteikuma, kādu *Daimler* iesniedza *KBA*, apstiprināšanas nesaderību ar pamatdirektīvu ir jābalstās tikai uz apstākli, ka transportlīdzekļiem agrāk ir ticis piešķirts tipa apstiprinājums, proti, tipu 246, 176 un 117 apstiprinājums, kas, piemērojot tehnisko noteikumu par dzesētāja ar zemu globālās sasilšanas potenciālu izmantošanu, nodrošināja augstāka līmeņa drošību un vides aizsardzību.

34 Mans izcēlums.

35 Skat. pamatdirektīvas 13. pantu.

36 Mans izcēlums.

123. Lai vēl vairāk atbalstītu šo secinājumu, man šķiet nepieciešams atgādināt, ka direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām, izvirzot mērķi aizsargāt vidi, ierobežojot fluorētu siltumnīcefekta gāzu emisijas, ir noteikta *pakāpeniska pieeja*[37]. Papildus aizliegumam dalībvalstīm no 2011. gada 1. janvāra izsniegt jaunus tipa apstiprinājumus transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dzesētāju, kura globālās sasilšanas potenciāls pārsniedz 150, tajā konkrēti ir paredzēts, ka reģistrēt transportlīdzekļus, kuri aprīkoti ar dzesētāju, kas nav saderīgs ar iepriekš minēto tiesību normu, dalībvalstis varēs atteikt *tikai no 2017. gada 1. janvāra*[38]. Sakarā ar iepriekš minētā pārejas perioda ieviešanu līdz 2017. gada 1. janvārim transportlīdzekļiem, kuri ietilpst tipā, kas apstiprināts pirms 2011. gada 1. janvāra, bija atļauts izmantot dzesētāju, kas neatbilst direktīvai par gaisa kondicionēšanas sistēmām.

124. No iepriekš minētā var secināt, ka, atturoties iepriekš prasīt tipa apstiprinājumus attiecīgajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst tipam 246, 176 un 117, *Daimler*, ņemot vērā iepriekš minēto pārejas periodu, būtu varējusi iesniegt turpmākus pieteikumus un saņemt tipa 245G apstiprinājuma paplašināšanu, līdz 2017. gada 1. janvārim izmantojot spēkā esošajām tehniskajām prasībām neatbilstošu dzesētāju. Ja direktīvā par gaisa kondicionēšanas sistēmām ir atļauta šāda rīcība, kurai ir acīmredzama nelabvēlīga ietekme uz drošības un vides aizsardzības mērķiem, uzskatu par neapšaubāmu, ka aplūkojamajā gadījumā pieteikuma paplašināt tipa 245G tipa apstiprinājumu un attiecināt to uz citiem transportlīdzekļiem apmierināšana, kuras nelabvēlīgā ietekme uz minētajiem mērķiem ir līdzvērtīga vai pat mazāka, nav tiem pretrunā, kā to apgalvoja Komisija.

125. Protams, pretējo nepierāda fakts, ka *KBA* apmierinātais pieteikums par tipa apstiprinājuma paplašināšanu bija par tipu, kas apstiprināts pirms pamatdirektīvas spēkā stāšanās datuma (2009. gada 29. aprīlis)[39], jo šīs direktīvas 45. panta 5. punktā ir noteikts, ka tās stāšanās spēkā neanulē pirms 2009. gada 29. aprīļa piešķirtos tipa apstiprinājumus *un neliedz paplašināt tādus apstiprinājumus*[40].

126. Turklāt ir jānorāda, ka tieši tāda lieta kā aplūkojamā lika Komisijai, un to tā konkrēti atzina tiesas sēdē, 2016. gada 27. janvāra Priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību[41] paredzēt, ka tipa apstiprinājumiem ir maksimāli piecu gadu termiņš – bez iespējas to pagarināt[42]. Šāda tiesību norma ļautu novērst regulējuma tipu apstiprināšanas jomā ļaunprātīgu izmantošanu, ko izgatavotājs dažreiz var darīt, iesniedzot atkārtotus pieteikumus paplašināt noteikta veida tipu apstiprinājumus vai iesniedzot paplašināšanas pieteikumus nolūkā nepiemērot jaunās tehniskās prasības, kas nodrošina augstāka līmeņa drošību un vides aizsardzību.

127. Noslēgumā uzskatu, ka *KBA* veiktā pieteikuma paplašināt tipa 245G apstiprinājumu un attiecināt to uz transportlīdzekļiem, kuriem agrāk jau piešķirts tipu 246, 176 un 117 apstiprinājums, apmierināšana nav pretrunā arī pamatdirektīvā izvirzītajiem drošības un vides aizsardzības mērķiem.

128. Tāpēc esmu pārliecināts, ka prasības sakarā ar pienākumu neizpildi trešais pamats Tiesai ir jānoraida.

37 Mans izcēlums.

38 Skat. pamatdirektīvas 5. panta 5. punktu.

39 Šos datus var secināt, lasot kopsakarā pamatdirektīvas 45. panta 1. punktu un XIX pielikumu.

40 Mans izcēlums.

41 COM(2016) 31 *final*.

42 Skat. Priekšlikuma 33. pantu.

V. Secinājumi

129. Tāpēc, ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, piedāvāju Tiesai nospriest šādi:

– Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai Direktīvas 2007/46/EK 12. un 30. pantā noteiktos pienākumus, jo tā nav veikusi visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu tipu 246, 176 un 117 transportlīdzekļu atbilstību to apstiprinātajiem tipiem.

– Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai pamatdirektīvas 46. pantā noteiktos pienākumus, jo tā nav veikusi nepieciešamos pasākumus, lai sodītu *Daimler* par tās izdarītajiem direktīvas 5. un 18. panta pārkāpumiem.

– Prasības pieteikumu pārējā daļā noraidīt.

– Vācijas Federatīvā Republika sedz divas trešdaļas no Eiropas Komisijas tiesāšanās izdevumiem un divas trešdaļas no saviem tiesāšanās izdevumiem. Komisija sedz vienu trešdaļu no Vācijas Federatīvās Republikas tiesāšanās izdevumiem un vienu trešdaļu no saviem tiesāšanās izdevumiem.