Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PAOLO MENGOZZI
prednesené 11. apríla 2018 [1]

Vec C-668/16

Európska komisia
proti

Spolkovej republike Nemecko

„Nesplnenie povinnosti členským štátom – Smernica 2007/46/ES – Zodpovednosť vnútroštátnych orgánov – Opatrenia týkajúce sa zhody vozidiel s technickými predpismi – Vyvažovanie nezhody s bezpečnostnými rizikami – Záväzky výrobcu – Sankcie – Smernica 2006/40/ES – Limit na emisie z klimatizačných systémov motorových vozidiel – Obchádzanie smernice“

1. Európska komisia v rámci prejednávanej veci predkladá Súdnemu dvoru na základe článku 258 druhého odseku ZFEÚ žalobu s cieľom určiť, že Spolková republika Nemecko si nesplnila povinnosť, ktorá jej vyplýva z niektorých konkrétnych ustanovení štandardizovaného systému typového schvaľovania vozidiel, najmä z článkov 12 a 30 a z článku 46 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá [2] (ďalej len „rámcová smernica“). Okrem toho Komisia poukazuje na skutočnosť, že Spolková republika Nemecko sa dopustila konania, na základe ktorého obišla smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/40/ES zo 17. mája 2006 o emisiách z klimatizačných systémov v motorových vozidlách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS [3] (ďalej len „smernica o klimatizačných systémoch“).

2. Konkrétne sa touto žalobou Súdnemu dvoru navrhuje, aby rozhodol o miere voľnej úvahy, ktorá sa priznáva členským štátom v rámci systému následnej kontroly zhody vozidiel podľa rámcovej smernice, o sankciách, ktoré sú členské štáty povinné uložiť výrobcovi, ktorý porušil svoje povinnosti, ako aj o rozsahu pojmu „typ vozidla“, tak ako ho stanovuje rámcová smernica.

I. Právny rámec

A. Smernica o klimatizačných systémoch

3.

1 Jazyk prednesu: taliančina.

2 Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1. V minulosti bol predmetom výkladu Súdneho dvora v rámci posúdenia dôvodnosti žaloby o nesplnenie povinnosti iba článok 4 ods. 3 rámcovej smernice. Pozri rozsudky z 20. marca 2014, Komisia/Poľsko (C-639/11, EU:C:2014:173), a z 20. marca 2014, Komisia/Litva (C-61/12, EU:C:2014:172).

3 Ú. v. EÚ L 161, 2006, s. 15.

V článku 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch sa stanovuje: „S účinnosťou od 1. januára 2011 členské štáty už neudelia typové schválenie ES alebo národné typové schválenie pre typ vozidla vybaveného klimatizačným systémom s navrhovaným obsahom fluórovaných skleníkových plynov s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150.“

B. Rámcová smernica

4. V odôvodnení 3 rámcovej smernice sa stanovuje: „Je potrebné zosúladiť a uviesť v regulačných aktoch technické požiadavky, ktoré sa uplatňujú na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky a vozidlá. Tieto regulačné akty by sa mali snažiť zabezpečiť najmä vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ochranu zdravia, ochranu životného prostredia, energetickú efektívnosť a ochranu proti neoprávnenému používaniu.“ V prvej vete odôvodnenia 14 smernice sa ďalej vysvetľuje: „Hlavným cieľom právnych predpisov týkajúcich sa schvaľovania vozidiel je zabezpečiť, aby nové vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré sú uvedené na trh, poskytovali vysoký stupeň bezpečnosti a ochrany životného prostredia.“ Podľa znenia odôvodnenia 17 rovnakej smernice: „Táto smernica predstavuje súbor osobitných bezpečnostných požiadaviek v zmysle článku 1 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES z 3. decembra 2001 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov [ďalej len „smernica 2001/95“], ktorou sa ustanovujú osobitné požiadavky na ochranu zdravia a bezpečnosti spotrebiteľov. Dôležité je preto ustanoviť opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby v prípade, ak vozidlo predstavuje pre spotrebiteľov vážne nebezpečenstvo vyplývajúce z uplatňovania tejto smernice alebo regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV, výrobca prijal účinné ochranné opatrenia vrátane stiahnutia vozidiel…“

5. V článku 3 bode 17 sa pojem „typ vozidla“ vymedzuje ako: „vozidlá určitej kategórie, ktoré sa nelíšia aspoň v podstatných znakoch uvedených v prílohe II oddiele B. Typ vozidla môže obsahovať varianty a verzie vymedzené v prílohe II oddiele B.“

6. Podľa článku 4 ods. 1: „Členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o schválenie, plnili svoje záväzky podľa tejto smernice“, pričom následne, v odsekoch 2 a 3 sa v uvedenom poradí spresňuje, že „členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o schválenie, plnili svoje záväzky podľa tejto smernice“ a že „členské štáty zaevidujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len takým vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice“.

7. V článku 6 ods. 6 týkajúcom sa postupov, ktoré treba dodržiavať na účely typového schválenia ES, sa stanovuje: „Výrobca predloží žiadosť schvaľovaciemu orgánu. Pokiaľ ide o určitý typ vozidla, môže sa predložiť len jedna žiadosť a môže sa predložiť len v jednom členskom štáte. Za každý typ, ktorý má byť schválený, sa podá samostatná žiadosť.“

8. V článku 12, týkajúcom sa opatrení na zabezpečenie zhody výroby, sa v odseku 1 uvádza: „Členský štát udeľujúci typové schválenie ES príjme v prípade potreby v spolupráci so schvaľovacími orgánmi iných členských štátov v súlade s prílohou X nevyhnutné opatrenia na overenie skutočnosti, že sa urobili nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel, systémov, komponentov alebo prípadne samostatných technických jednotiek so schváleným typom.“ Podľa odseku 3 rovnakého článku: „Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že opatrenia uvedené v odseku 1 sa neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení a plánov kontroly alebo že sa prestali uplatňovať, hoci sa výroba neskončila, podnikne tento členský štát nevyhnutné opatrenia vrátane odobratia typového schválenia, aby zabezpečil správne dodržiavanie zhody výrobného postupu.“

9. V článku 17 ods. 1 sa stanovuje: „Platnosť typového schválenia ES vozidla skončí, ak nastane niektorý z týchto prípadov:

…

b) výroba schváleného vozidla sa s konečnou platnosťou dobrovoľne ukončí;

…“

10. Podľa článku 29 ods. 1 prvej vety: „Ak členský štát zistí, že nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, hoci spĺňajú platné požiadavky alebo sú riadne označené, predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej prevádzky alebo vážne poškodzujú životné prostredie alebo verejné zdravie, môže tento členský štát na svojom území na dobu maximálne šiestich mesiacov odmietnuť evidenciu takých vozidiel alebo odmietnuť povoliť predaj takýchto vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek alebo ich uvedenie do prevádzky v premávke.“

11. V článku 30 ods. 1 sa uvádza: „Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku schválenia, sa nezhodujú s typom, ktorý schválil, vykoná nevyhnutné opatrenia v prípade potreby aj vrátane odobratia typového schválenia na zabezpečenie zhody vyrábaného vozidla, systémov, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky so schváleným typom. Schvaľovací orgán takéhoto členského štátu upozorní schvaľovacie orgány ostatných členských štátov na vykonané opatrenia.“

12. Podľa článku 32:

„1. Ak výrobca, ktorému bolo udelené typové schválenie ES, musí pri uplatňovaní ustanovení regulačného aktu alebo smernice 2001/95/ES uskutočniť stiahnutie už predaných, zaevidovaných alebo vozidiel uvedených do prevádzky v premávke, pretože jeden alebo viacero systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek namontovaných do vozidla, aj v prípade, ak sú náležite schválené v súlade s touto smernicou, predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky alebo vážne poškodzuje životné prostredie, bezodkladne informuje schvaľovací orgán, ktorý udelil schválenie vozidla.

2. Výrobca navrhne schvaľovaciemu orgánu súbor opravných prostriedkov na vyváženie nebezpečenstva uvedeného v odseku 1. Schvaľovací orgán bezodkladne oboznámi orgány ostatných členských štátov s navrhnutými opatreniami.

…“

13. V súlade so znením článku 46: „Členské štáty určia sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie ustanovení tejto smernice a najmä zákazov obsiahnutých v článku 31 alebo z neho vyplývajúcich a regulačných aktov uvedených v prílohe IV časti I a prijmú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie. Určené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr 29. apríla 2009 a čo najskôr jej oznámia akékoľvek ich nasledujúce zmeny.“

C. Nemecké právo

14. V § 7 EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (nariadenie o typovom schvaľovaní ES vozidiel, ďalej len „EG-FGV“) z 3. februára 2011, v znení § 4 nariadenia z 19. októbra 2012, sa stanovuje: „Platnosť typového schválenia ES skončí, keď sa nové požiadavky v akomkoľvek regulačnom akte stanú povinnými pre evidenciu, predaj alebo uvedenie nových vozidiel do prevádzky v premávke, v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 2007/46/ES, a schválenie nie je možné aktualizovať. Platnosť typového schválenia ES sa skončí aj v okamihu definitívneho ukončenia výroby daného typu schváleného vozidla. Výrobca oznámi ukončenie výroby úradu Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úrad pre motorové vozidlá, Nemecko, ďalej len ‚KBA‘).“

15. Podľa § 25 EG-FGV:

„1. V prípade, že KBA konštatuje nezhodnosť vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek so schváleným typom, môže prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie zhody výroby so schváleným typom podľa smerníc 2007/46/ES, 2002/24/ES a 2003/37/ES, príslušných v závislosti od druhu vozidla.

2. S cieľom napraviť niektoré nedostatky a zabezpečiť zhodu vozidiel, ktoré už boli uvedené do prevádzky v premávke, komponentov alebo technických jednotiek môže KBA následne prijať sekundárne opatrenia.

3. KBA môže typové schválenie odobrať alebo zrušiť, a to úplne alebo čiastočne, najmä ak sa zistí, že

(1) vozidlá s osvedčením o zhode alebo komponenty alebo technické jednotky patriace do predpísaného označenia nie sú v zhode so schváleným typom;

(2) vozidlá s osvedčením o zhode alebo komponenty alebo technické jednotky naznačujú značné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie a životné prostredie;

(3) výrobca nedisponuje účinným systémom na monitorovanie zhody výroby alebo tento systém nepoužíva predpísaným spôsobom,

alebo že

(4) držiteľ typového schválenia nedodržiava povinnosti súvisiace s predmetným typovým schválením.“

II. Skutkový stav a konanie pred podaním žaloby

16. Smernica o klimatizačných systémoch, ktorá nadobudla účinnosť v júli 2006, predovšetkým stanovuje, že v klimatizačných systémoch všetkých typov vozidiel, ktoré boli typovo schválené po 1. januári 2011, sa nesmie používať chladiaca kvapalina s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150. Smernica však nestanovuje konkrétny druh chladiva.

17. V tejto súvislosti sa európski výrobcovia vozidiel v rámci procesu medzinárodnej normalizácie v roku 2009 dohodli na používaní chladiacej kvapaliny s označením R1234yf (ďalej len „chladivo R1234yf“). V roku 2012 došlo k prerušeniu dodávok uvedenej chladiacej kvapaliny, ktoré bolo zapríčinené zničením príslušných výrobných miest v dôsledku cunami vo Fukušime, čo viedlo k problémom s účinným uplatňovaním ustanovení smernice o klimatizačných systémoch. V nadväznosti na túto udalosť a na žiadosti o vysvetlenie, ktoré v tomto ohľade predložili vnútroštátne orgány, prijala Komisia oznámenie, prostredníctvom ktorého členské štáty informovala, že až do času, kým bude chladivo R1234yf opätovne k dispozícii, nezačne nijaké konanie o nesplnení povinnosti z dôvodu nesúladu vozidiel so smernicou, pričom však spresnila, že tento záväzok nekonať nebude v nijakom prípade trvať dlhšie než do 31. decembra 2012 [4]. Táto skutočnosť znamenala, že po uvedenom dátume výrobcovia nebudú môcť používať chladiacu kvapalinu užívanú do daného času, t. j. médium s označením R134a (ďalej len „chladivo R134a“), ktorého potenciál globálneho otepľovanie výrazne prekračoval limit stanovený smernicou o klimatizačných systémoch. [5]

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 [Oznámenie Komisie „Prerušenie dodávok základného prvku v systémoch mobilnej klimatizácie a jeho vplyv na uplatňovanie smernice 2006/40/ES v automobilovom priemysle“ C(2012)2200 final].

5 Zo spisu vyplýva, že potenciál globálneho otepľovania tohto chladiva sa blíži k hodnote 3 000, v porovnaní s limitom 150 stanoveným smernicou.

18. Začiatkom januára 2013 sa podmienky dodávok chladiva R1234yf vrátili do štandardného režimu.

19. V dňoch 3. marca 2011, 8. júna 2011 a 18. októbra 2012 schválil KBA, príslušný nemecký orgán pre typové schvaľovanie vozidiel, na žiadosť spoločnosti Daimler AG (ďalej len „Daimler“) nové typy vozidiel 246, 176 a 117. Keďže na tieto typové schválenia sa vzťahovala časová pôsobnosť smernice o klimatizačných systémoch, nebolo ich možné udeliť, ak by sa v predmetných typoch vozidiel nepoužívalo chladivo zodpovedajúce ustanoveniam danej smernice (R1234yf).

20. Daimler následne vzniesla pochybnosti o bezpečnosti použitia chladiva R1234yf v typoch 246, 176 a 117 a z tohto dôvodu oznámila zámer využívať od januára 2013 namiesto chladiva R1234yf chladivo R134a. Na jeseň 2012 Daimler stiahla približne 700 vozidiel uvedených typov a nahradila chladivo R1234yf chladivom R134a.

21. V novembri 2012, krátko pred uplynutím prechodnej lehoty stanovenej Komisiou, vyzvali nemecké orgány Komisiu, aby obdobie neuplatňovania ustanovení smernice o klimatizačných systémoch predĺžila o šesť mesiacov, a to z dôvodu potreby opätovne overiť bezpečnosť jediného chladiva dostupného na trhu, ktoré zodpovedá požiadavkám smernice.

22. Komisia preto vyzvala všetky členské štáty, aby jej poskytli informácie týkajúce sa dodržiavania smernice o klimatizačných systémoch na svojom území. V rámci odpovede na túto požiadavku nemecké orgány potvrdili, že iba jeden výrobca s nemeckým typovým schválením (Daimler) vyrábal a predával vozidlá nezodpovedajúce ustanoveniam súvisiacim s ich typovým schválením.

23. V období od januára do júna 2013 uviedla Daimler na trh 133 713 vozidiel typov 246, 176 a 117 s použitím chladiva R134a, hoci tieto typy boli schválené po 1. januári 2011 a malo sa v nich preto povinne použiť chladivo v súlade s ustanoveniami smernice o klimatizačných systémoch.

24. Dňa 3. januára 2013 vyzval KBA Daimler, aby predstavila opatrenia prijaté s cieľom obnoviť súlad s uvedenou smernicou. Dňa 15. januára 2013 Daimler v reakcii na uvedenú výzvu prezentovala akčný plán, ktorého cieľom bolo identifikovať do 15. júna 2013 technické riešenie na bezpečnostné problémy vyplývajúce z používania chladiva R1234yf vo vozidlách tejto spoločnosti. Následne 4. marca 2013 KBA nariadil spoločnosti Daimler, aby prijala náležité opatrenia na obnovenie zhody výroby typov 246, 176 a 117 so smernicou o klimatizačných systémoch. Pre prípad, že by Daimler tejto požiadavke nevyhovela, jej KBA pohrozil odobratím typového schválenia od 30. júna 2013. Dňa 26. júna 2013 Daimler oznámila KBA, že s konečnou platnosťou ukončuje výrobu typov 246, 176 a 117, a to vzhľadom na to, že sa jej nepodarilo nájsť technické riešenie vo veci vyššie uvedených bezpečnostných problémov.

25. V období medzi 1. januárom a 26. júnom 2013 KBA pri viacerých príležitostiach vyzval Daimler, aby nastolila zhodu vo vzťahu k 133 713 vozidlám, ktoré boli uvedené na trh. Koncom roku 2015 Daimler oznámila KBA, že vyvinula potrebné technické riešenia. Komisia však upozorňuje, že zhoda uvedených vozidiel so smernicou o klimatizačných systémoch nebola do dnešného dňa obnovená, pričom nedošlo ani k odobratiu predmetného typového schválenia.

26. Dňa 17. mája 2013 KBA vyhovel žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie schváleného typu vozidla 245G (vozidlo na stlačený zemný plyn) na nové varianty Triedy B na stlačený zemný plyn. Keďže typ 245G bol pôvodne typovo schválený v roku 2008, nevzťahovala sa naň povinnosť používať chladivo v súlade so smernicou o klimatizačných systémoch. O rozšírení schválenia uvedeného typu bola Komisia upovedomená listom z 22. mája 2013. Následne 3. júna 2013 vyhovel KBA ďalšej žiadosti o rozšírenie rovnakého schváleného typu, ktorú spoločnosť Daimler predložila v súvislosti s niektorými modelmi novej Triedy B, Triedy A, ako aj Triedy CLA.

27. Podľa názoru Komisie sa tieto žiadosti o rozšírenie v skutočnosti týkali vozidiel typu 246, 176 a 117, o ktorých Daimler uviedla, že ich výrobu dobrovoľne ukončila. Z hľadiska Komisie by rozšírenia typového schválenia na typ 245G, o ktorých v prospech spoločnosti Daimler rozhodol KBA, tejto spoločnosti umožnilo ďalej vyrábať a uvádzať na trh uvedené typy vozidiel, a to bez povinnosti tohto výrobcu vybaviť ich chladivom zlučiteľným so smernicou o klimatizačných systémoch.

28. Dňa 10. júna 2013 zaslala Komisia Spolkovej republike Nemecko výzvu so žiadosťou o informácie a neskôr, 27. januára 2014, ďalšiu výzvu. V tejto komunikácii Komisia vytkla nemeckým orgánom skutočnosť, že v období od januára do júna 2013 povolila výrobu a uvedenie na trh 133 713 vozidiel, a to v rozpore s predpismi o príslušnom typovom schválení, že predmetnému výrobcovi neuložila sankcie a že obišla uplatnenie smernice o klimatizačných systémoch.

29. Spolková republika Nemecko odpovedala na výzvu 26. marca 2014. Vo veci nezhody vozidiel s predpismi týkajúcimi sa ich typového schválenia pripomenula, že príslušné vnútroštátne orgány disponujú podľa rámcovej smernice určitou mierou voľnej úvahy, pričom tiež poznamenala, že nutnosť dodržiavať zásadu proporcionality jej neumožňovala prijať konkrétne opatrenia. Spolková republika Nemecko ďalej vysvetlila, že informácie poskytnuté spoločnosťou Daimler viedli k predpokladu, že použitie chladiva R1234yf predstavovalo bezpečnostné riziko. Okrem toho tento členský štát zastáva názor, že nezhodnosť vozidiel typov 246, 176 a 117 mal na cieľ smernice o klimatizačných systémoch, t. j. chrániť ovzdušie, iba obmedzený vplyv. Pokiaľ ide o údajné obchádzanie uvedenej smernice, Spolková republika Nemecko uviedla, že KBA bol povinný vyhovieť žiadostiam o rozšírenie schválenia typu 245G vzhľadom na fakt, že po overení splnenia podmienok stanovených rámcovou smernicou uvedený orgán nemohol rozhodnúť na základe voľnej úvahy. Okrem toho bolo potrebné zohľadniť skutočnosť, že platnosť schválenia typov 246, 176 a 117 skončila v okamihu, keď Daimler zastavila ich výrobu.

30. Komisia následne zaslala Spolkovej republike Nemecko odôvodnené stanovisko z 25. septembra 2014, v ktorom potvrdila námietky predtým uvedené vo výzve.

31. Spolková republika Nemecko odpovedala listom z 25. novembra 2014, v ktorom v zásade zopakovala rovnaké tvrdenia, aké uviedla v odpovedi na predchádzajúcu výzvu.

III. Konanie pred Súdnym dvorom a návrhy účastníkov konania

32. Dňa 22. decembra 2016 podala Komisia žalobu, ktorá je predmetom prejednávanej veci. Spolková republika Nemecko sa k tejto žalobe vyjadrila 15. marca 2017. Účastníci konania následne reagovali predložením repliky a dupliky, a to 26. apríla a 12. júna 2017.

33. Prednesy Komisie a nemeckej vlády a ich odpovede na otázky, ktoré im Súdny dvor položil, boli vypočuté na pojednávaní 11. januára 2018.

34. Komisia navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Spolková republika Nemecko sa tým, že i) neprijala nevyhnutné opatrenia na opätovné zabezpečenie súladu vozidiel typov 246, 176 a 117 so schválenými typmi (článok 12 a 30 rámcovej smernice), ii) neprijala potrebné opatrenia na vykonávanie sankcií (článok 46 v spojení s článkami 5 a 18 rámcovej smernice), iii) 17. mája 2013 vyhovela žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie schválenia typu vozidiel 245G na vozidlá, v súvislosti s ktorými sa už udelilo iné typové schválenie, a na ktoré sa uplatňovali nové podmienky smernice o klimatizačných systémoch, pričom tak podľa názoru Komisie túto smernicu obišla, dopustila trojnásobného porušenia povinností, ktoré jej vyplývajú z rámcovej smernice a zo smernice o klimatizačných systémoch. Spolková republika Nemecko Súdnemu dvoru navrhla, aby žalobu Komisie zamietol.

IV. Právna analýza

A. O porušení článkov 12 a 30 rámcovej smernice

1. Tvrdenia účastníkov konania

35. Komisia v žalobe predovšetkým pripomína, že zo znenia článku 4 ods. 2 rámcovej smernice v spojení s prílohou IV tejto smernice a s článkom 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch vyplýva, že typom vozidiel 246, 176 a 117 sa mohlo v prejednávanej veci udeliť typové schválenie ES iba pod podmienkou, že potenciál globálneho otepľovania chladiva používaného v ich klimatizačných systémoch neprekračoval 150. Od okamihu, kedy sa pri výrobe vozidiel zodpovedajúcich týmto typom začalo používať chladivo s vyšším potenciálom globálneho otepľovania, neboli vyrobené nové vozidlá, ktorých počet v období od 1. januára 2013 do podania žaloby Komisia odhaduje na 800 000 kusov,[6] z uvedeného dôvodu viac v zhode so schváleným typom. Za týchto okolností bolo podľa Komisie povinnosťou KBA zabezpečiť obnovenie predmetnej zhody výroby a vyrobených nových vozidiel. Tento orgán mal konkrétne jednak zaručiť, aby chladivo používané výrobcom nemalo potenciál globálneho otepľovania vyšší ako 150, jednak zabezpečiť, aby sa vozidlá typov 246, 176 a 117, ktoré boli vyrobené a uvedené na trh s použitím nepovoleného chladiva, vybavili chladivom zodpovedajúcim požiadavkám týkajúcim sa ich schváleného typu. V každom prípade, hoci bol KBA na uvedenú nezhodnosť upozornený, neprijal potrebné nápravné opatrenia, čím sa podľa Komisie dopustil porušenia článkov 12 a 30 rámcovej smernice.[7] Komisia upozorňuje najmä na skutočnosť, že KBA nielenže nepristúpil k odobratiu typového schválenia, ale nevyužil ani jedno z dostupných alternatívnych riešení, ako napríklad stiahnutie a oprava dotknutých vozidiel. Fakt, že KBA v skutočnosti pohrozil odobratím typového schválenia, istotne nepredstavoval nevyhnutné opatrenia podľa článkov 12 a 30 rámcovej smernice.

36. V reakcii na tvrdenia nemeckých orgánov, podľa ktorých KBA nemohol prijať účinnejšie opatrenia vzhľadom na pochybnosti, ktoré vznikli v súvislosti s použitím chladiva R1234yf vo vozidlách typov 246, 176 a 117, Komisia poznamenáva, že rámcová smernica neobsahuje prvky, z ktorých by vyplývala výnimka alebo dôvod, na základe ktorého sa členské štáty môžu odchýliť od dodržiavania zosúladených technických predpisov v prípade, že majú pochybnosti o ich vhodnosti. Naopak, uvedená smernica ukladá bezpodmienečný záväzok členských štátov zabezpečiť dodržiavanie všetkých technických predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Výnimka sa stanovuje jedine pre prípad upravený v článku 29 rámcovej smernice.

37. Vo svojom vyjadrení k žalobe Spolková republika Nemecko spochybňuje predovšetkým tvrdenie o porušení článku 12 rámcovej smernice. Podľa výkladu nemeckej vlády sa overovanie podľa tohto ustanovenia netýka súladu so schváleným typom, ale iba samotnej existencie opatrení, ktoré takúto zhodu môžu teoreticky zabezpečiť. V prípade predpokladu, že Spolková republika Nemecko bola povinná overiť iba dodržiavanie kontroly kvality výroby spoločnosťou Daimler, samotná žalovaná usudzuje, že neexistuje nijaká indícia, ktorá by preukazovala, že by uvedená kontrola zlyhala, čím vyvracia tvrdenie, že porušenie povinnosti overiť kontrolu kvality výroby je automatickým dôsledkom existencie nezhodnosti.

6 Základom tohto odhadu je objem predaja typov 246, 176 a 117. Rozdiel oproti predchádzajúcemu odhadu 133 713 kusov vyplýva z faktu, že do úvahy sa zobrali aj vozidlá, ktoré sa vyrobili a uviedli na trh aj po 26. júni 2013.

7 Komisia navyše zastáva názor, že predmetná nezhodnosť je stále aktuálna. Platnosť schválenia typov 246, 176 a 117 podľa Komisie neskončila 26. júna 2013, keďže aj vozidlá, ktoré Daimler vyrobila po tomto dátume, zodpovedali vyššie uvedeným typom, hoci sa na tieto vozidlá rozšíril typ 245G.

38. Spolková republika Nemecko rovnakým spôsobom spochybňuje žalobný dôvod týkajúci sa porušenia článku 30 rámcovej smernice. Opiera sa pri tom o úvahu vychádzajúcu zo skutočnosti, že predmetné ustanovenie výslovne priznáva členským štátom určitú mieru voľnej úvahy. Z tohto dôvodu nie sú podľa názoru nemeckej vlády uvedené orgány v prípade nezhodnosti bezodkladne povinné odobrať typové schválenie, ale majú konať postupne („vykoná nevyhnutné opatrenia“) a k odobratiu pristúpiť len ako k poslednej možnosti („v prípade potreby aj vrátane“). Podľa názoru Spolkovej republiky Nemecko teda znenie článku 30 vyžaduje, aby bol zásah príslušného orgánu v súlade so zásadou proporcionality. KBA, ktorý Daimler požiadal o predloženie akčného plánu s návrhmi na riešenie daného problému, pričom jej pohrozil odobratím typového schválenia iba v prípade, že by uvedený plán v stanovenej lehote nepredložila, preto nemožno nič vytýkať. O odobratí následne nebolo možné rozhodnúť z dôvodu, že Daimler ukončila výrobu predmetných vozidiel pred uplynutím uvedenej lehoty.

39. V rámci odpovede na námietku Komisie vznesenú voči KBA, že tento vnútroštátny orgán prijal spočiatku opatrenia na analýzu rizík vyplývajúcich z použitia chladiva R1234yf, Spolková republika Nemecko zdôrazňuje, že KBA nemohol v danom okamihu vylúčiť existenciu závažného bezpečnostného rizika podľa smernice 2001/95. V tomto ohľade žalovaná poukazuje na skutočnosť, že rámcová smernica neupravuje postup, ktorý by sa povinne uplatňoval do odobratia typového schválenia na vyrobené a na trh uvedené vozidlá nezodpovedajúce schválenému typu. Nebolo možné sa dovolávať ani článku 32 stanovujúceho stiahnutie vozidiel, keďže tento článok sa vzťahuje iba na vozidlo, ktoré „predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky alebo vážne poškodzuje životné prostredie [predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie alebo vážne poškodzuje životné prostredie – *neoficiálny preklad*]“. Predmetná nezhodnosť vozidiel typov 246, 176 a 117 za daných okolností podľa tvrdení Spolkovej republiky Nemecko totiž nepredstavovala väčšie riziko pre bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie a mala iba okrajový a nemerateľný vplyv na životné prostredie.

40. S ohľadom na informácie, ktorými KBA disponoval, konal tento vnútroštátny orgán podľa Spolkovej republiky Nemecko v medziach jemu priznanej voľnej úvahy, pričom vykonal vyvažovanie medzi predmetnou nezhodnosťou a bezpečnostnými rizikami, a to v plnom súlade so zásadou proporcionality. KBA totiž vykonal štúdiu potenciálne nebezpečnej situácie a urobil svoje vlastné overenia, ktoré hoci nepotvrdili potrebu bezodkladného konania v dôsledku existencie závažného rizika podľa smernice 2001/95, odhalili nebezpečenstvo zápalu a vystavenia pôsobeniu fluorovodíka. Neskôr potom, čo Daimler oznámila, že od 20. októbra 2015 bude vo svojich vozidlách používať chladivo R1234yf, KBA písomne adresoval tejto spoločnosti otázky týkajúce sa bezpečnostných opatrení, ktoré toto použitie umožnia. Keďže príslušné odpovede KBA uspokojili, v decembri 2015 požiadal dotknutú spoločnosť o odpoveď, či predmetné opatrenia možno uplatniť aj na 133 713 vozidiel, ktoré už boli uvedené na trh, s cieľom obnoviť ich zhodu s typovým schválením. S ohľadom na odpovede spoločnosti Daimler, ktoré poukazovali na ťažkosti s odstraňovaním chladiva a na významné riziká vyplývajúce z nutnosti meniť diely citlivé na bezpečnosť, KBA poverila istú technickú službu, aby posúdila realizovateľnosť prevedenia konverzných opatrení. Na základe oznámenia tejto technickej služby, že jasné posúdenie nie je pri neexistencii komplexného kontrolného postupu možné, v júli 2016 si KBA od spoločnosti Daimler vyžiadal podrobné informácie o metóde hodnotenia a analýzu rizík vo veci továrenskej konverzie dotknutých vozidiel. Technické posúdenie analýz, ktoré Daimler zaslala v septembri 2016, ešte stále prebieha. Po jeho ukončení má KBA v prípade negatívneho výsledku v úmysle vydať voči spoločnosti Daimler príkaz na obnovenie zhody.

41. V replike Komisia predovšetkým uvádza, že článok 12 rámcovej smernice neukladá iba povinnosť prijať primerané opatrenia na zistenie prípadnej nezhodnosti výroby, ale jeho cieľom je aj zaručiť zhodu výroby tým, že v prípade skutočného zistenia nezhodnosti sa zabezpečí prijatie nevyhnutných opatrení. Pokiaľ ide o článok 30 rámcovej smernice, Komisia uvádza, že úvahy žalovanej týkajúce sa

proporcionality neodôvodňujú fakt, že Spolková republika Nemecko ešte stále neprijala opatrenia nevyhnutné na to, aby spoločnosti Daimler uložila povinnosť obnoviť zhodu. Presnejšie skutočnosť, že Spolková republika Nemecko ešte nenariadila obnovenie zhody a iba zvažuje vydanie príslušného príkazu, prekračuje podľa Komisie mieru voľnej úvahy priznanú rámcovou smernicou.

42. Okrem toho Komisia poznamenáva, že články 12 a 30 neponechávajú členským štátom nijaký priestor na voľnú úvahu, pokiaľ ide o dodržiavanie zosúladených technických predpisov pri prijímaní opatrení nevyhnutných na obnovenie zhody. Vyvažovanie medzi vplyvom nezhodnosti na ovzdušie a údajnými bezpečnostnými rizikami vyplývajúcimi z použitia chladiva zodpovedajúceho požiadavkám smernice o klimatizačných systémoch je z tohto hľadiska podľa Komisie v rozpore s vyššie uvedenými článkami.

43. Vo svojej duplike Spolková republika Nemecko opakuje, že rozhodnutie týkajúce sa „nevyhnutných opatrení“, ktoré článok 30 rámcovej smernice vyžaduje v prípade nezhodnosti, nevyhnutne zahŕňa vyváženie všetkých okolností prejednávanej veci vrátane okolností týkajúcich sa bezpečnosti a zdravia osôb. KBA podľa názoru žalovanej v podstate využil svoju voľnú úvahu správnym spôsobom a konal primerane a účinne.

2. Posúdenie

44. Preskúmanie prvého žalobného dôvodu si podľa môjho názoru vyžaduje stručné úvodné vysvetlenie právneho kontextu, vyznačujúceho sa do značnej miery technickým charakterom, na pozadí ktorého sa odohráva spor, o ktorom má Súdny dvor rozhodnúť.

a) Úvodné poznámky

45. Právna úprava, ktorá je predmetom prejednávanej veci, sa zaraďuje do rámca procesu harmonizácie vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa technických noriem a typového schvaľovania motorových vozidiel, ktorý iniciovalo Európske hospodárske spoločenstvo v 60. rokoch minulého storočia, a to s cieľom realizovať voľný pohyb tovaru v odvetví automobilového priemyslu. Na tieto účely prijal normotvorca Únie metodiku spočívajúcu v začlenení všetkých technických noriem týkajúcich sa evidencie, predaja a uvedenia vozidiel na trh do jednej rámcovej smernice (pôvodne išlo o smernicu Rady zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel[8], ktorú neskôr nahradila súčasná rámcová smernica), doplnenej radom regulačných aktov (ďalej len „regulačné akty“), na ktoré rámcová smernica odkazuje.[9]

46. Rámcová smernica zabezpečuje dodržiavanie zosúladených technických noriem prostredníctvom dvojakej kontroly. Prvá kontrola sa vykonáva pred začiatkom výroby (ďalej len „predchádzajúca kontrola“), kým druhá kontrola sa vykonáva po spustení výroby (ďalej len „následná kontrola“). Predchádzajúca kontrola, vykonávaná na reprezentatívnom prototype dotknutého vozidla, pozostáva v overení zhody tohto prototypu so zosúladenými technickými normami.[10] V prípade kladného výsledku tejto kontroly vydajú členské štáty vo vzťahu k danému typu vozidla typové schválenie ES, ktorého úlohou je poskytnúť výrobcovi právnu istotu, že všetky výrobky zhodné so schváleným typom možno uviesť na trh v súlade s príslušnou právnou úpravou. Vzhľadom na to, že zhoda so zosúladenými technickými normami sa už posúdila a osvedčila pri typovom schválení, následná kontrola sa obmedzuje na overenie zhody výroby a vyrobených nových vozidiel so schváleným typom dotknutého vozidla.

8 Ú. v. ES L 42, 1970, s. 1; Mim. vyd. 13/001, s. 44.

9 Pozri taxatívny výpočet uvedený v prílohe IV rámcovej smernice.

10 Túto kontrolu upravuje článok 4 rámcovej smernice.

47. Prvý žalobný dôvod, ktorý Komisia uvádza v prejednávanej veci, sa týka výlučne následnej kontroly. Presnejšie sa Komisia sťažuje na nečinnosť Spolkovej republiky Nemecko v súvislosti so skutočnosťou, že Daimler vyrobila potom, čo získala schválenie pre typy 246, 176 a 117, vozidlá, ktoré v plnej miere nezodpovedajú zosúladeným technickým normám vzťahujúcim sa na predmetné typy, pretože sú v rozpore s jedným z regulačných aktov, konkrétne so smernicou o klimatizačných systémoch. V reakcii na toto porušenie regulačného aktu spoločnosťou Daimler mal KBA podľa názoru Komisie postupovať podľa ustanovení článku 12 rámcovej smernice, t. j. konať s cieľom opätovne nastoliť zhodu výroby dotknutého výrobcu so schváleným typom, ako aj podľa ustanovení článku 30 rovnakej smernice, t. j. konať s cieľom opätovne nastoliť zhodu už vyrobených vozidiel so schváleným typom.

48. S ohľadom na skutočnosť, že Spolková republika Nemecko uviedla vo svojich vyjadreniach odlišné námietky, pokiaľ ide o dva články, ktoré mala údajne porušiť, považujem za účelné rozdeliť výklad o prvom žalobnom dôvode na dve časti.

b) O neobnovení zhody výroby

49. Článok 12 rámcovej smernice („Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby“), ktorého obsah sa podrobnejšie vysvetľuje v prílohe X tejto smernice, ukladá členským štátom trojakú povinnosť.

50. V odseku 1 sa stanovuje, že pri udelení typového schválenia je členský štát povinný prijať „nevyhnutné opatrenia“ na overenie skutočnosti, či výrobca, ktorý je žiadateľom, urobil nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel so schváleným typom. Tieto opatrenia v zmysle prílohy X pozostávajú z posudzovania systémov riadenia kvality („počiatočné posúdenie“), v súlade s návodom na plánovanie a vykonávanie posudzovania, prevzatým z harmonizovanej normy ISO 10011 z roku 1991,[11] a z overovania kontrol predmetov schvaľovania a výrobných kontrol („opatrenia na zabezpečenie zhody výrobku“) podľa znenia bodu 2.2 („Orgán typového schválenia ES členského štátu… musí overiť existenciu primeraných opatrení a dokladovaných plánov kontrol, odsúhlasených s výrobcom pre každé schválenie, na vykonávanie v stanovených intervaloch takýchto skúšok alebo súvisiacich kontrol nevyhnutných na overenie trvajúcej zhody so schváleným typom“).

51. V odseku 2 sa stanovuje, že po udelení typového schválenia je členský štát povinný prijať nevyhnutné opatrenia na overenie, či sú opatrenia uvedené v odseku 1 aj po spustení výroby naďalej primerané a či sa príslušné vozidlá ďalej zhodujú so schváleným typom.

52. V odseku 3 sa upravuje prípad, v ktorom sa opatrenia uvedené v odseku 1 neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení alebo sa prestali uplatňovať, pričom sa spresňuje, že členský štát je v takom prípade povinný podniknúť nevyhnutné opatrenia vrátane odobratia typového schválenia, aby zabezpečil správne dodržiavanie zhody výrobného postupu.

53. Tvrdenia Spolkovej republiky Nemecko vo vyjadrení k žalobe sa týkajú iba článku 12 ods. 1 V tejto súvislosti žalovaná uvádza, že charakter záväzku, ktorý sa v tomto odseku ukladá členským štátom, je odlišný v porovnaní s charakterom povinnosti, ktorý v žalobe vykreslila Komisia. Žalovaná konkrétne tvrdí, že členské štáty nie sú povinné zabezpečiť existenciu zhody vyrábaných vozidiel, ale iba overujú existenciu opatrení vhodných na zabezpečenie zhody výroby. Spolková republika Nemecko zastáva názor, že v prejednávanej veci jej nie je možné nič vytýkať, keďže nebolo nijako preukázané, že by kontrola kvality spoločnosti Daimler zlyhala. Naopak, KBA bol od začiatku informovaný o nezhodnosti vo vozidlách typov 246, 176 a 117 vyplývajúcej z použitia chladiva R134a namiesto chladiva R1234yf.

11 Pozri poznámku pod čiarou 1 prílohy X.

54. Nepochybujem o tom, že ustanovenie článku 12 ods. 1 možno, pokiaľ sa skúma sám osebe, vykladať v zmysle uvedenom Spolkovou republikou Nemecko. Nemožno však neprihliadať na vyššie uvedenú skutočnosť, že ide iba o súčasť komplexného systému kontroly zhody výroby vymedzeného v článku 12.

55. Z celkového preskúmania predmetného článku je zrejmé, že od členských štátov sa nevyžaduje iba prijatie opatrení vhodných na *overenie*[12] existencie odchýlok, pokiaľ ide o zhodu výroby, ale prijatie opatrení nevyhnutných na *opätovné nastolenie*[13] samotnej zhody.

56. Ako stručne poznamenala Komisia vo svojej replike, hlavným dôkazom uvedeného tvrdenia je znenie článku 12 ods. 3 Jednoduchým predpokladom povinnosti podniknúť „nevyhnutné opatrenia“, ktorá sa členským štátom ukladá v tomto odseku, je overenie existencie uvedenej odchýlky („Ak… zistí, že opatrenia uvedené v odseku 1 sa neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení a plánov kontroly alebo že sa prestali uplatňovať“), pričom jej predmetom je však bezpochyby skutočné obnovenie zhody výroby („[aby] zabezpečil správne dodržiavanie zhody výrobného postupu“).

57. S ohľadom na uvedené niet pochýb o tom, že článok 12 treba v prejednávanej veci považovať za porušený. Skutočnosť, že Daimler od 1. januára 2013 neuplatnila príslušné opatrenia na zabezpečenie zhody výroby vozidiel schválených typov 246, 176 a 117, mala KBA, ako príslušný orgán, viesť k prijatiu nevyhnutných opatrení na obnovenie tejto zhody.

58. S prvou časťou prvého žalobného dôvodu, týkajúcou sa porušenia článku 12 rámcovej smernice Spolkovou republikou Nemecko, je preto podľa môjho názoru potrebné súhlasiť.

c) O neobnovení zhody už vyrobených vozidiel

59. Článok 30 rámcovej smernice („Vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré nie sú v súlade so schváleným typom“) sa týka situácie, v ktorej systém kontroly zhody výroby primerane nefungoval, s tým dôsledkom, že vozidlá vyrobené dotknutým výrobcom sa nezhodujú s ich príslušným schváleným typom. Pre tento prípad sa v predmetnom článku stanovuje, že členský štát, ktorý udelil typové schválenie, je povinný vykonať nevyhnutné opatrenia na opätovné nastolenie zhody so schváleným typom, vrátane odobratia samotného typového schválenia.

60. Predovšetkým pripomínam, že otázka týkajúca sa porušenia článku 30 rámcovej smernice vznikla v prejednávanej veci v súvislosti so 133 713 vozidlami typov 246, 176 a 117, ktoré Daimler vyrobila a uviedla na trh v období od 1. januára do 26. júna 2013 (alebo, podľa tvrdenia Komisie, približne s 800 000 vozidlami vyrobenými a uvedenými na trh v období od 1. januára 2013 do podania žaloby), hoci tieto vozidlá neboli vzhľadom na použitie chladiva R134a namiesto chladiva zodpovedajúceho požiadavkám smernice o klimatizačných systémoch (R1234yf) v zhode s ich typovým schválením. Dôvod nezhodnosti uvedených vozidiel treba hľadať v skutočnosti, že Daimler bola presvedčená, pričom o tom informovala KBA, že použitie chladiva R1234yf predstavovalo závažné bezpečnostné riziko.

61. Medzi účastníkmi konania nie je sporné, že reakcia KBA vo vzťahu k uvedenej nezhodnosti, opísanej v bodoch 24 a 25 vyššie, neviedla k prijatiu ani jedného z opatrení na obnovenie zhodnosti v súlade s príslušným predpisom nemeckého práva, ktorým sa prebral článok 30 rámcovej smernice (článok 25 EG-FGV), ako sú odobratie typového schválenia, stiahnutie a oprava dotknutých vozidiel

12 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

13 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

alebo uloženie dodatočných povinností. Naproti tomu po počiatočnej hrozbe odobratím typového schválenia (s uložením príslušnej lehoty pre nápravu nezhodnosti) sa KBA obmedzil iba na začatie dialógu so spoločnosťou Daimler, a to s cieľom overiť možnosť vývoja technických riešení umožňujúcich používanie chladiva R1234yf v dotknutých vozidlách bez bezpečnostných rizík.[14]

62. Táto reakcia KBA vychádzala podľa Spolkovej republiky Nemecko z nutnosti postupovať v súlade so zásadou proporcionality, ktorá podľa žalovanej vyplýva zo samotného gramatického znenia článku 30 rámcovej smernice („nevyhnutné opatrenia“). Za týchto okolností by odobratie typového schválenia, ktoré sa v uvedenom článku podľa Spolkovej republiky Nemecko neukladá pre všetky prípady („v prípade potreby aj vrátane), predstavovalo podľa žalovanej neprimeranú reakciu vzhľadom na pomerne nízku mieru závažnosti, ktorú predstavovala nezhodnosť vo vozidlách typov 246, 176 a 117.

63. Na účely rozhodnutia, či si Spolková republika Nemecko nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 30 rámcovej smernice, je potrebné predovšetkým preskúmať, či tento členský štát disponuje na základe predmetného článku určitou mierou voľnej úvahy a prípadne aký je jej rozsah.

64. Hoci pripúšťam, že všeobecný odkaz na *„nevyhnutné opatrenia*[15] na zabezpečenie zhody vyrábaného vozidla so schváleným typom“ predpokladá, že toto ustanovenie priznáva príslušným orgánom členských štátov určitú mieru voľnej úvahy pri výbere opatrenia, ktoré má daný orgán prijať, súhlasím s Komisiou, že táto miera voľnej úvahy uvedeným orgánom neumožňuje zvoliť riešenie mimo rozsahu opatrení *vhodných z hľadiska obnovenia zhody*[16].

65. Tento záver podľa môjho názoru podporujú dve hlavné úvahy.

66. Prvá sa týka znenia článku 30. Súdny dvor už totiž vysvetlil, hoci v odlišných súvislostiach, než predstavujú predmetné smernice, že použitie formulácie „nevyhnutné opatrenia“ bez ďalšieho spresnenia konkrétneho obsahu opatrení, ktoré sa majú prijať na zabezpečenie stanoveného cieľa, čo navyše vôbec nie je v textoch legislatívnych aktov Únie zriedkavým javom, dovoľuje členským štátom zvoliť opatrenie, ktoré sa má prijať, *iba spomedzi tých riešení, ktoré umožňujú dosiahnuť uvedený cieľ*.[17]

67. Základom druhej, ešte významnejšej úvahy je skutočnosť, na ktorú v replike správne upozornila Komisia, že priznať príslušným orgánom členských štátov širšiu mieru voľnej úvahy, ktorá by nebola závislá od dosiahnutia cieľa obnoviť zhodu so schváleným typom, by znamenalo pripraviť štandardizovaný systém typového schvaľovania, vymedzený na základe ustanovení rámcovej smernice v spojení s ustanoveniami regulačných aktov, o *akýkoľvek potrebný účinok*[18]. Existencia takejto miery voľnej úvahy by totiž znamenala, že príslušné vnútroštátne orgány by vždy pri rozhodovaní o nezhodnosti mohli hodnotiť význam, ktorý prisudzujú dodržiavaniu príslušného technického predpisu s ohľadom na skutkové okolnosti danej veci, a z tohto dôvodu by sa mohli rozhodnúť, či majú alebo nemajú konať v záujme obnovenia zhody dotknutých vozidiel so schváleným typom. Výklad, ktorého dôsledkom by bolo právo vnútroštátnych orgánov rozhodovať, ktoré technické

14 Skutočný príkaz na obnovenie zhody predmetných vozidiel vydal KBA až 23. marca 2017, čiže tri mesiace po podaní žaloby Komisiou. Z tohto dôvodu nie je tento príkaz v prejednávanej veci relevantný.

15 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

16 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

17 Kurzívou zvýraznil generálny advokát. V súvislosti s článkom 4 smernice Rady z 15. júla 1975 o odpadoch (75/442/EHS) („Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia na zaistenie toho, aby sa odpad zhodnocoval alebo zneškodňoval bez ohrozenia ľudského zdravia a bez použitia postupov či metód, ktoré by mohli poškodiť životné prostredie…“) pozri rozsudok z 26. apríla 2007, Komisia/Taliansko (C-135/05, EU:C:2007:250, bod 37).

18 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

predpisy z tých, ktoré sa stanovujú v regulačných aktoch, je potrebné dodržiavať, by zmaril potrebný účinok štandardizovaného systému typového schvaľovania, keďže tento potrebný účinok závisí od dodržiavania *všetkých*[19] zosúladených technických predpisov, ktoré sú súčasťou regulačných aktov uvedených v prílohe IV rámcovej smernice.

68. Stručne povedané, v rámci správneho výkladu článku 30 rámcovej smernice, ktorý by zohľadňoval jednak znenie, jednak potrebný účinok tohto ustanovenia, je potrebné uznať, že miera správnej úvahy priznaná vnútroštátnym orgánom nemôže byť nezávislá od povinnosti dosiahnuť stanovený výsledok, t. j. obnovenie zhody dotknutých výrobkov s ich schváleným typom.

69. Ak sa rozhodnutie o odobratí typového schválenia nemalo podľa predmetného ustanovenia v prejednávanej veci skutočne považovať za povinné, je tiež nepochybné, že vnútroštátne predpisy, ktorými sa prebral článok 30 rámcovej smernice, ponúkali širokú škálu opatrení umožňujúcich obnovenie zhody dotknutých vozidiel so schválenými typmi 246, 176 a 117 (napríklad stiahnutie a oprava vozidiel, príkaz prejsť na chladivo uložený ako dodatočná povinnosť). Za týchto okolností nebol KBA na základe formulácie „nevyhnutné opatrenia“ povinný vybrať si spomedzi stanovených možností nejaké *konkrétne opatrenie*, ale mal sa rozhodnúť pre *jedno z nich*[20].

70. Tvrdenia žalovanej týkajúce sa nutnosti vyváženia medzi požiadavkou dosiahnuť cieľ obnoviť zhodu, a to prostredníctvom konverzie dotknutých vozidiel na chladivo R1234yf, a bezpečnostnými rizikami vyplývajúcimi z použitia uvedeného chladiva vo vozidlách typov 246, 176 a 117, nemôžu podľa môjho názoru spochybniť uvedený záver. Inak povedané, nedosiahnutie cieľa obnoviť predmetnú zhodu nemožno odôvodniť ani nutnosťou vykonať kontroly týkajúce sa vyššie uvedených bezpečnostných rizík, ktorej sa dovoláva Spolková republika Nemecko.

71. V tejto súvislosti podotýkam, že úsudok žalovanej vychádza z predpokladu „záujmu tretích osôb“, pokiaľ ide o úvahy týkajúce sa bezpečnosti vozidiel, a to v porovnaní s úvahami, ktoré sú základom zosúladených technických predpisov podľa regulačných aktov uvedených v prílohe IV. Vyplýva to najmä z tvrdenia žalovanej v duplike, podľa ktorého argumentácia Komisie uprednostňuje „neobmedzený formálny súlad“ s uvedenými technickými predpismi pred ochranou zdravia a života osôb.

72. Tento predpoklad je podľa môjho názoru nesprávny a od základu vyvracia tvrdenia žalovanej.

73. Zdá sa mi totiž nepochybné, že ochrana bezpečnosti v zásade *splýva* s dodržiavaním technických predpisov obsiahnutých v ustanoveniach regulačných aktov. Táto skutočnosť je úplne zrejmá zo znenia odôvodnenia 3 rámcovej smernice, podľa ktorej sa majú regulačné akty snažiť zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky a ochrany zdravia. Tieto predpisy, ktoré zďaleka nepredstavujú iba formálne požiadavky, ktorých nedodržiavanie možno odôvodniť dodatočnými obavami o bezpečnosť, sa vyčerpávajúcim spôsobom vysporadúvajú s bezpečnostnými obavami, ktoré sa podľa normotvorcu Únie majú alebo môžu v tejto súvislosti brať do úvahy.[21]

74. Pokiaľ sa v regulačných aktoch už stanovila úroveň ochrany, ktorú normotvorca Únie považuje za primeranú, členské štáty jednoznačne nemôžu odôvodňovať porušenie ustanovení týchto aktov odkazom na bezpečnostné dôvody.

19 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

20 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

21 Ako vyplýva z odôvodnenia 2 rámcovej smernice, harmonizácia vyplývajúca zo spojenia rámcovej smernice a regulačných aktov má úplný charakter („Na účely zriadenia a fungovania vnútorného trhu Spoločenstva je účelné nahradiť systémy schvaľovania členských štátov postupom schvaľovania Spoločenstva založenom na princípe *celkového zosúladenia*“). V tomto zmysle pozri rozsudok z 20. marca 2014, Komisia/Poľsko (C-639/11, EU:C:2014:173, body 34 až 35).

75. KBA sa z tohto dôvodu nemôže odvolávať na nutnosť vykonať overenie bezpečnostných rizík spojených s používaním chladiva s potenciálom otepľovania nižším ako 150 (R1234yf), a to s cieľom odôvodniť neprijatie nevyhnutných opatrení na nápravu nedovoleného konania spoločnosti Daimler, spočívajúceho v porušení technického predpisu ukladajúceho povinnosť používať vyššie uvedené chladivo na základe článku 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch. Z uvedeného nevyhnutne vyplýva, že postup Spolkovej republiky Nemecko za uvedených okolností predstavoval porušenie článku 30 rámcovej smernice.

76. Na tomto závere podľa môjho názoru nič nemení ani skutočnosť uvedená Spolkovou republikou Nemecko vo vyjadrení k žalobe, t. j. že použitie chladiva R1234yf vo vozidlách Daimler by pravdepodobne mohlo viesť k rizikovej situácii nezlučiteľnej so smernicou 2001/95/ES.

77. Domnievam sa totiž, že smernica 2001/95 sa na prejednávanú vec nevzťahuje. Jasne to vyplýva z odkazu v odôvodnení 17 rámcovej smernice, podľa ktorého táto smernica stanovuje súbor „osobitných bezpečnostných požiadaviek“ v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 2001/95. Keďže v tomto článku sa stanovuje, že „V prípade, keď výrobok podlieha osobitným požiadavkám na bezpečnosť ustanovený[m] právnymi predpismi spoločenstva, uplatňuje sa táto smernica *iba na tie aspekty, riziká a kategórie rizík, ktoré nie sú zahrnuté do týchto požiadaviek*[22]“, smernica 2001/95 sa tak sama označuje za *lex generalis*, ktorý možno uplatniť iba v prípade, že na danú vec sa nevzťahuje *lex specialis* tvorený rámcovou smernicou v spojení s ustanoveniami regulačných aktov. Súčasťou takýchto osobitných predpisov je v každom prípade technický predpis (alebo v súlade so znením odôvodnenia 17 osobitná bezpečnostná požiadavka) týkajúca sa používania chladiva, čiže článok 5 ods. 4 rámcovej smernice, pričom z tohto dôvodu sa namiesto smernice 2001/95 na prejednávanú vec vzťahujú ustanovenia *lex specialis*[23].

78. Na záver je potrebné jedno vysvetlenie.

79. V rámci písomnej časti konania, ako aj v priebehu pojednávania účastníci konania diskutovali o tom, ako sa mal KBA zachovať, aby zohľadnil obavy spoločnosti Daimler týkajúce sa bezpečnosti a zároveň sa tým nedopustil porušenia článku 30 rámcovej smernice.

80. V tejto súvislosti súhlasím s Komisiou, že KBA mohol v uvedenej situácii využiť iba možnosť, ktorú členským štátom priznáva článok 29 rámcovej smernice.

81. Tento článok, patriaci do kapitoly XII rámcovej smernice („Ochranné doložky“), členským štátom umožňuje zohľadniť riziká pre bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie alebo životné prostredie, vyplývajúce z nedostatkov v príslušných osobitných smerniciach alebo z nesprávneho uplatňovania v nich uvedených technických predpisov, pričom im však z týchto technických predpisov nepovoľuje jednostranné výnimky.

82. Konkrétne sa v uvedenom článku stanovuje, že členské štáty môžu na dobu maximálne šesť mesiacov odmietnuť evidenciu vozidiel, odmietnuť povoliť ich predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke, v prípade, že i) dotknuté vozidlá spĺňajú technické požiadavky stanovené v osobitných smerniciach, ii) existuje „vážne“ nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie alebo verejné zdravie a iii) postupuje sa v súlade s osobitným ohlasovacím postupom zahŕňajúcim jednak iné členské štáty, jednak Komisiu.

22 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

23 Ako príklad bezpečnostného rizika, na ktorý by sa naopak vzťahovali ustanovenia smernice 2001/95, a najmä pojem „bezpečný výrobok“ podľa článku 2 ods. 1 písm. b) tejto smernice, Komisia na pojednávaní uviedla nefunkčný plynový pedál. Vzhľadom na to, že regulačné akty neobsahujú technické predpisy týkajúce sa konštrukcie plynového pedála, na tento prípad sa vzťahuje smernica 2001/95.

83. V každom prípade, ak by sa Spolková republika Nemecko aj dovolávala uplatnenia článku 29 (čo sa nestalo), zdá sa byť zjavné, že nijakú z vyššie uvedených podmienok by v prejednávanej veci nebolo možné považovať za splnenú.

84. Z týchto dôvodov sa domnievam, že je potrebné súhlasiť aj s druhou časťou prvého žalobného dôvodu.

B. O porušení článku 46 rámcovej smernice

1. Tvrdenia účastníkov konania

85. Komisia v žalobe poukazuje na to, že Daimler sa dopustila porušenia článkov 5 a 18 rámcovej smernice. V tejto súvislosti predovšetkým pripomína, že podľa článku 5 je výrobca povinný zabezpečiť dlhodobý súlad s predpismi, od ktorých závisí typové schválenie príslušných vozidiel. Od januára 2013 sa však typy 246, 176 a 117 nevyrábali viac v zhode s ich typovým schválením. Okrem toho Komisia pripomína, že na základe článku 18 ods. 1 v spojení s ustanoveniami prílohy IX rámcovej smernice vydá výrobca osvedčenie o zhode pre vyrobené vozidlo iba v prípade, že toto vozidlo „je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla“. Z uvedeného podľa Komisie vyplýva, že výrobca nemôže vydať osvedčenie o zhode, pokiaľ zhoda dotknutého vozidla so schváleným typom, tak ako sa potvrdzuje v osvedčení, neexistuje. V každom prípade vzhľadom na to, že od januára 2013 neboli vozidlá typov 246, 176 a 117 viac v zhode so schváleným typom, vyhlásenie spoločnosti Daimler v osvedčení o zhode, ktoré spoločnosť vydala pre vozidlá uvedených typov, nezodpovedalo skutočnosti. Za týchto okolností Komisia poukazuje na ustanovenie článku 46 rámcovej smernice, podľa ktorého je každý členský štát povinný určiť vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku „účinné, primerané a odrádzajúce“ sankcie vzťahujúce sa na prípad porušenia ustanovení tejto smernice výrobcami. Vzhľadom na to, že KBA podľa názoru Komisie neprijal voči spoločnosti Daimler nijaké sankčné opatrenie, dopustil sa týmto opomenutím porušenia článku 46 rámcovej smernice.

86. Spolková republika Nemecko vo svojom vyjadrení popiera, že by postupovala v rozpore s článkom 46 rámcovej smernice. V tejto súvislosti vysvetľuje, že sankcie možno uložiť, iba ak KBA vydá po vykonaní uvedeného technického posúdenia určitý príkaz a Daimler by tento príkaz nesplnila.

87. Komisia v replike v tejto súvislosti iba zdôraznila, že povinnosť uložiť sankcie podľa uvedeného článku sa uplatňuje bez ohľadu na porušenie článkov 12 a 30 rámcovej smernice.

2. Posúdenie

88. Druhé konanie v rozpore so smernicou, ktoré Komisia vytýka Spolkovej republike Nemecko, sa týka povinnosti uložiť sankciu za každé porušenie ustanovení rámcovej smernice, pričom v prejednávanej veci ide o články 5 a 18. V uvedených článkoch sa v skratke a v uvedenom poradí výrobcovi ukladá povinnosť trvalo zabezpečiť zhodu výroby jeho vozidiel s technickými predpismi, ktorých dodržiavanie bolo základom typového schválenia predmetnej výroby, a povinnosť vydať pre každé vozidlo vyrobené v zhode so schválením typom osvedčenie o zhode.

89. V prvom rade poznamenám, že ani vo vyjadrení k žalobe, ani v duplike, ktoré Spolková republika Nemecko predložila počas písomnej časti konania, nie je ani náznakom spochybnená skutočnosť, že Daimler si nesplnila povinnosti podľa článkov 5 a 18 rámcovej smernice, čo napokon podľa všetkého jednoznačne vyplýva aj zo skutkového stavu v prejednávanej veci. S ohľadom na uvedené sa nebudem tejto otázke podrobnejšie venovať a hneď sa zameriam na posúdenie, či sa Spolková republika Nemecko svojím správaním dopustila porušenia článku 46 rámcovej smernice.

90. V tejto súvislosti pripomínam, že podľa prvej časti predmetného článku sú členské štáty povinné stanoviť vo svojom vnútroštátnom práve sankcie, ktoré sa majú ukladať v prípade porušenia ustanovení rámcovej smernice a regulačných aktov. Túto povinnosť si žalovaná podľa môjho názoru splnila, keďže v článku 37 EG-FGV sa stanovuje, že za nedovolené konanie podľa článku 46 rámcovej smernice sa ukladajú sankcie ako za porušenie vnútroštátneho práva.

91. Rovnaký záver nemožno vysloviť, pokiaľ ide o druhú časť predmetného článku, v ktorej sa členským štátom ukladá povinnosť prijať všetky potrebné opatrenia na vykonávanie účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií. Zo súdneho spisu totiž vyplýva, že KBA neuložil výrobcovi, ktorým je Daimler, v súvislosti s porušením článkov 5 a 18 rámcovej smernice *nijakú* sankciu.[24] Týmto nekonaním bezpochyby došlo k porušeniu článku 46 rámcovej smernice.

92. Tvrdenia, ktoré Spolková republika Nemecko uviedla na svoju obranu, ma nepresviedčajú o opaku.

93. Podľa týchto tvrdení mal KBA uložiť sankcie stanovené v článku 46 rámcovej smernice až po vykonaní technického posúdenia rizík súvisiacich s konverziou vozidiel, ktoré boli vyrobené a uvedené na trh s vadou spočívajúcou v nezhodnosti so schváleným typom, na chladivo R1234yf, a to v prípade ak by Daimler nesplnila príkaz vydaný KBA týkajúci sa konverzie uvedených vozidiel. Tvrdenie Spolkovej republiky Nemecko totiž vychádza z nesprávneho predpokladu, že nesplnenie povinností uložených výrobcovi na základe článkov 5 a 18 rámcovej smernice sa nemá sankcionovať ako také, ale až v dôsledku nevykonania opatrení prijatých príslušnými orgánmi s cieľom obnoviť zhodu podľa článkov 12 a 30 rámcovej smernice.

94. Podľa môjho názoru je naopak nepochybné, že povinnosť podľa článku 46 rámcovej smernice, týkajúca sa ukladania účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií za porušenie ustanovení rámcovej smernice, treba vykonávať *nezávisle*[25] od povinnosti obnoviť zhodu so schváleným typom podľa článkov 12 a 30 rámcovej smernice.

95. Ako vo svojej replike správne poznamenala Komisia, uvedený záver potvrdzuje skutočnosť, že článok 46 sleduje v rámci systému zavedeného rámcovou smernicou odlišné ciele než články 12 a 30. Kým účelom týchto ustanovení, ktoré vznikli ako záruka dodržiavania technických predpisov uvedených v regulačných aktoch, je dosiahnutie nimi sledovaných cieľov, čiže v prvom rade chrániť bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie a životné prostredie,[26] článok 46, ktorým sa zabezpečuje účinné uplatňovanie systému typového schvaľovania, sleduje najmä cieľ spočívajúci vo vytvorení a fungovaní vnútorného trhu, ktorý sa vyznačuje spravodlivou hospodárskou súťažou medzi výrobcami.[27]

96. Hoci je prejednávaná vec dôkazom, že spoločné uplatňovanie uvedených článkov je teoreticky možné v prípade, ak porušenie ustanovenia rámcovej smernice vedie k nezhodnosti s typovým schválením, určite nie je možné konštatovať, že medzi porušením článkov 12 a 30 a porušením článku 46 existuje závislý vzťah, na základe ktorého by sankčná povinnosť v zmysle článku 46 vznikla iba v prípade nesplnenia požiadaviek stanovených v článkoch 12 a 30 na účely obnovenia zhody.

97. Z tohto dôvodu mal KBA správne potrestať nesplnenie povinností uložených spoločnosti Daimler na základe článkov 5 a 18 rámcovej smernice, a to prostredníctvom uloženia účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií. Vzhľadom na to, že Spolková republika Nemecko si predmetnú sankčnú povinnosť nesplnila, je potrebné konštatovať, že konala v rozpore s článkom 46 rámcovej smernice.

24 Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Z tohto dôvodu je podľa mňa zjavné, že na účely preskúmania, či sú sankcie ukladané členskými štátmi za porušenie práva Únie účinné, primerané a odrádzajúce, nie je potrebné odvolávať sa podľa vzoru Komisie v žalobe na kritériá vypracované judikatúrou.

25 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

26 Pozri ciele uvedené v odôvodnení 3 rámcovej smernice.

27 Pozri cieľ uvedení v odôvodnení 2 rámcovej smernice.

98. Preto sa domnievam, že Súdny dvor by mal s druhým žalobným dôvodom súhlasiť.

C. O obchádzaní smernice o klimatizačných systémoch v dôsledku rozšírenia schválenia typu 245G

1. Tvrdenia účastníkov konania

99. Komisia v žalobe s odkazom na článok 14 rámcovej smernice predovšetkým pripomína, že schválený typ možno rozšíriť na iné vozidlá, odlišné od daného typu, pokiaľ takéto vozidlá spĺňajú právne požiadavky, ktorým podliehalo udelenie pôvodného typového schválenia a na základe kritérií uvedených v prílohe II časti B rámcovej smernice ich možno považovať za súčasť uvedeného typu. Tieto podmienky nie sú podľa Komisie v prejednávanej veci splnené, keďže v predmetnom prípade sa typ 245G, typovo schválený v období pred časovou pôsobnosťou smernice o klimatizačných systémoch, rozšíril na vozidlá schválené (a vyrobené) ako typy 246, 176 a 117, zatiaľ čo táto smernica už bola uplatniteľná. Podľa Komisie preto *de facto* nejde o rozšírenie v zmysle smernice, ale o náhradu typového schválenia pod rúškom rozšírenia, čo z tohto dôvodu znamená obchádzanie práva Únie. Podľa názoru Komisie je tento záver potvrdením vzhľadom na znenie niektorých konkrétnych ustanovení rámcovej smernice, konkrétne článku 6 ods. 6, podľa ktorého už schválený typ nemôže byť predmetom opätovného schvaľovania, ako aj prílohy II bodu 7 a príloh VII a IX. Tieto ustanovenia podľa žalobkyne vylučujú možnosť náhrady typového schválenia. Komisia v tejto súvislosti zdôrazňuje, že úlohou rozšírenia je umožniť prispôsobenie existujúceho typu vozidla novým predpisom zavedeným pre nové vozidlá v dôsledku nástupu technických inovácií, nie však upraviť platné predpisy podľa konkrétneho typu vozidla.

100. Vo vyjadrení k žalobe Spolková republika Nemecko uvádza, že povolením rozšírenia predtým existujúceho typu 245G na vozidlá, ktoré boli typovo schválené v súlade s požiadavkami smernice o klimatizačných systémoch, t. j. vozidlá s typovým schválením 246, 176 a 117, nemal KBA v úmysle túto smernicu obísť. Spolková republika Nemecko napokon uvádza, že výroba vyššie uvedených typov sa definitívne skončila 26. júna 2013. Vozidlá, ktorých sa týkala žiadosť o rozšírenie typu 245G, bolo preto v porovnaní s vozidlami schválenými ako typy 246, 176 a 117 potrebné považovať za súčasť odlišného typu.

101. Žalovaná v každom prípade zdôrazňuje, že smernica o klimatizačných systémoch nezakazuje rozšírenie predchádzajúceho typového schválenia. Naopak, povinnosť, aby všetky vozidlá spĺňali pri ich prvom zápise do evidencie požiadavky vyplývajúce z tejto smernice, nadobudla účinnosť až 1. januára 2017. Okrem toho Spolková republika Nemecko upozorňuje, že rozšírenie sa výslovne povoľuje v článku 45 ods. 5 rámcovej smernice. Na záver žalovaná uvádza, že článok 6 ods. 6 rámcovej smernice podľa nej nestanovuje úplný zákaz náhrady typového schválenia.

102. Komisia v replike uvádza, že vozidlá typov 246, 176 a 117 vyrobené po 26. júni 2013 sú z technického hľadiska identické so skôr vyrobenými vozidlami. Skutočnosť, že od 26. júna 2013 sa týchto vozidiel týka odlišné typové schválenie, má preto podľa Komisie právny a nie skutkový charakter. Komisia na základe tohto predpokladu uvádza, že žalovaná nemala právo vyhovieť žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie typu 245G, keďže predmetom tejto žiadosti boli vozidlá, ktoré už boli predtým schválené ako typy 246, 176 a 117. Komisia zastáva názor, že kladným rozhodnutím o žiadosti spoločnosti Daimler došlo k porušeniu článku 6 ods. 6 rámcovej smernice.

2. Posúdenie

103. Tretie porušenie práva Únie, ktoré sa vytýka Spolkovej republike Nemecko, sa v skratke týka obchádzania smernice o klimatizačných systémoch, ku ktorému malo podľa Komisie dôjsť v dôsledku toho, že KBA vyhovel žiadostiam spoločnosti Daimler vo veci rozšírenia typu 245G, schváleného v roku 2008 a z tohto dôvodu nepodliehajúceho povinnosti používať chladivo zodpovedajúce požiadavkám vyššie uvedenej smernice, na vozidlá, ktorým sa už udelili iné typové schválenia (246, 176 a 117) a na ktoré sa na základe týchto schválení vzťahuje smernica o klimatizačných systémoch. Žalovaná popiera tvrdenia Komisie, pričom uvádza, že výrobu vozidiel typov 246, 176 a 117 dobrovoľne ukončila 26. júna 2013.

104. Predovšetkým podotýkam, že Komisia v petite žaloby v súvislosti s týmto žalobným dôvodom neuviedla, ktoré konkrétne ustanovenia štandardizovaného systému typového schvaľovania pokladá za porušené. Obsah tvrdení, ktoré Komisia uviedla vo svojich vyjadreniach, však vedie k predpokladu, že právnym základom namietaného nedovoleného konania je nezlučiteľnosť kladného rozhodnutia vo veci žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie i) so systémom následnej kontroly podľa rámcovej smernice, ako aj s ii) s cieľom, ktorý táto smernica sleduje. Tieto dve časti predmetného žalobného dôvodu preto postupne podrobím analýze.

105. V rámci prvej časti tohto žalobného dôvodu poukazuje Komisia na skutočnosť, že podmienky následnej kontroly, zahŕňajúce obmedzené overovanie zhody vozidla so schváleným typom, nevyhnutne vyžadujú, aby jednotlivé vozidlá presne zodpovedali príslušným schváleným typom a aby boli tieto typy v zhode s technickými predpismi, ktoré platili v čase ich typového schválenia. Z uvedeného dôvodu sa v predpisoch týkajúcich sa typového schválenia podľa názoru Komisie predovšetkým stanovuje, že už schválenému typu nemožno udeliť nové typové schválenie (článok 6 ods. 6 rámcovej smernice). [28] Ďalej sa podľa týchto predpisov prideľuje každému schválenému typu identifikačné číslo označujúce právny stav v čase typového schválenia, ktoré musí ostať jedinečné (príloha II bod 7 a príloha VII rámcovej smernice) a pre každé vozidlo uvedené na trh sa vydáva osvedčenie o zhode, ktoré tiež obsahuje údaje o vyššie uvedenom právnom stave (príloha X rámcovej smernice). Z uvedeného podľa názoru Komisie vyplýva, že systém následnej kontroly vyplývajúci z rámcovej smernice, najmä z článkov 12 a 30, zahŕňa implicitný „zákaz náhrady typového schválenia“, ktorý bol podľa žalobkyne porušený v dôsledku skutočnosti, že KBA vyhovel žiadostiam spoločnosti Daimler.

106. Výklad Komisie, prostredníctvom ktorého dospela k záveru, že rozšírenie typu 245G, o ktorú požiadala Daimler, je v rozpore so základnými ustanoveniami systému následnej kontroly, najmä s článkom 6 ods. 6 rámcovej smernice, a to na základe skutočnosti, že vozidlá dotknuté touto žiadosťou boli v minulosti predmetom iných typových schválení, ma nepresvedča.

107. Tomuto výkladu napokon podľa môjho názoru odporuje samotné znenie článku 6 ods. 6.

108. Hoci sa v príslušnej časti uvedeného ustanovenia skutočne uvádza, že výrobca môže podať iba jednu žiadosť o typové schválenie, v danom odseku sa tiež spresňuje, že uvedený zákaz sa vzťahuje na každý „určitý typ vozidla“. Z tohto dôvodu možno so záverom Komisie súhlasiť, iba ak sa preukáže, že vozidlá, ktorých sa týkalo rozšírenie schváleného typu 245G, sú úplne rovnaké, pokiaľ ide o kritériá uvedené v prílohe II časti B rámcovej smernice, ako vozidlá, ktoré boli v minulosti schválené ako typy 246, 176 a 117. Iba v takom prípade by totiž bolo možné usúdiť spolu s Komisiou, že žiadosť spoločnosti Daimler o rozšírenie sa týka *typu vozidiel*, ktorým už predtým bolo udelené typové schválenie, s tým dôsledkom, že kladné rozhodnutie vo veci tejto žiadosti zo strany KBA by bolo v rozpore s článkom 6 ods. 6 rámcovej smernice.

28 Komisia v replike prezentuje obsah tohto článku mierne odlišne, pričom uvádza, že má členským štátom ukladať povinnosť zabezpečiť, aby sa rozšírenie netýkalo vozidiel, pre ktoré sa už podala žiadosť o udelenie typového schválenia. Táto skutočnosť však nijako nevyvracia platnosť úvah, ktoré sú predmetom nasledujúcich bodov týchto návrhov.

109. Otázka opísaná v predchádzajúcom bode bola predmetom intenzívnej diskusie medzi účastníkmi konania, a to najmä počas pojednávania.

110. Vzhľadom na to, že ide o kľúčovú otázku vo veci posúdenia dôvodnosti tohto žalobného dôvodu, treba v tejto súvislosti v prvom rade pripomenúť, že dôkazné bremeno, pokiaľ ide o skutočnosť, že vozidlá s identifikačnými číslami 246, 176 a 117 patria k rovnakému typu ako vozidlá, ktorých sa týkala žiadosť o schválenie typu 245G, zaťažuje Komisiu, ktorá musí Súdnemu dvoru poskytnúť potrebné informácie, aby mohol rozhodnúť, či došlo k nesplneniu povinnosti. [29]

111. Uvediem dôvody, na základe ktorých sa domnievam, že Komisia si uvedenú dôkaznú povinnosť nesplnila.

112. Záver Komisie, že vozidlá patriace k typom 246, 176 a 117 sú úplne rovnaké ako vozidlá, ktorých sa týka žiadosť o rozšírenie schválenia typu 245G, sa zdanlivo zakladá na rovnakých obchodných názvoch týchto vozidiel a rovnakom označení príslušných modelov. Tento dôkaz nie je postačujúci. „Dôležité konštrukčné a tvarové znaky“ vozidla sú podľa prílohy II časti B rámcovej smernice skutočne jedným z troch podstatných prvkov pojmu „typ“, pokiaľ ide o vozidlá kategórie M1 [30], spolu s „výrobcom“ a „typovým označením výrobcu“. Ako však tvrdí Spolková republika Nemecko, a to na základe mnohých prípadov, keď boli vozidlá s rovnakými alebo takmer rovnakými konštrukčnými charakteristikami v Európe schválené ako rôzne typy, zámerom normotvorcu Únie bolo prostredníctvom právnej úpravy platnej v čase relevantnom z hľadiska skutkového stavu v prejednávanej veci kvalifikovať „typové označenie výrobcu“ ako *rozhodujúcu veličinu* [31] na účely vymedzenia rozsahu určitého typu. Z uvedeného vyplýva, že aj v prípade, že sa vozidlá schválené ako typy 246, 176 a 117 javili byť úplne rovnaké ako vozidlá, ktorých sa týkalo rozšírenie typu 245G, skutočnosť, že Daimler pre tieto vozidlá použila *odlišné* typové označenia, treba so zreteľom na právnu úpravu platnú v príslušnom období považovať za postačujúcu z hľadiska záveru, že ide o *odlišné* [32] typy vozidiel.

113. Obsah, ktorý z uvedenej právnej úpravy nevyhnutne vyplýva, bezpochyby priznáva výrobcovi širokú mieru voľnej úvahy. Práve z tohto dôvodu sa nariadením Komisie (EÚ) č. 678/2011 zo 14. júla 2011, ktorým sa nahrádza príloha II a menia a dopĺňajú prílohy IV, IX a XI k rámcovej smernici (ďalej len „nariadenie 678/2011“), zo zoznamu podstatných prvkov pojmu typ odstránilo „typové označenie výrobcu“. [33]

114. Z tohto dôvodu je potrebné spoločne so Spolkovou republikou Nemecko konštatovať, že právna úprava vzťahujúca sa na prejednávanú vec skutočne priznáva výrobcovi právo vymedziť rozsah pojmu typ.

29 Pozri najmä rozsudok z 27. januára 2011, Komisia/Luxembursko (C-490/09, EU:C:2011:34, bod 49).

30 Vozidlá, ktoré sú predmetom žiadostí o rozšírenie typu 245G, patria do kategórie M1. Podľa prílohy II časti A rámcovej smernice, v ktorej sa vymedzujú kategórie vozidiel, uvedená kategória zahŕňa vozidlá „projektované a konštruované na prepravu osôb najviac s ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča“.

31 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

32 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

33 Je potrebné objasniť, že nové znenie prílohy II sa na prejednávanú vec nevzťahuje, keďže typ, ktorého sa týka žiadosť o rozšírenie, bol schválený v roku 2008, pričom v článku 3 ods. 1 nariadenia č. 678/2011 sa jednoznačne stanovuje, že toto nariadenie sa uplatňuje iba na typy vozidiel, v prípade ktorých sa schválenie udelí počnúc 29. októbrom 2012. Na spresnenie toho, čo som už uviedol v texte, dodám, že podľa znenia prílohy II vzťahujúceho sa na prejednávanú vec, „typ“ tvoria vozidlá, ktoré sa nelíšia, aspoň pokiaľ ide o výrobcu, typovým označením výrobcom, dôležitými konštrukčnými a tvarovými znakmi: podvozok/podlahová časť (zjavné a základné rozdiely), hnacia jednotka (spaľovací, elektrický, hybridný motor). Podľa súčasného znenia tvoria v súlade so zmenami a doplneniami podľa nariadenia 678/2011 „typ vozidla“ vozidlá, ktoré majú spoločné názov spoločnosti výrobcu a konštrukciu a montáž hlavných častí karosérie (v prípade samonosnej konštrukcie).

115. S ohľadom na vyššie uvedené skutočnosti zastávam názor, že Komisia dostatočne nepreukázala, že vozidlá schválené ako typy 246, 176 a 117 sú rovnaké ako vozidlá, ktorých sa týka žiadosť o rozšírenie typu 245G, a z tohto dôvodu nepreukázala ani tvrdenie, podľa ktorého skutočnosť, že KBA takejto žiadosti vyhovela, odporuje systému následnej kontroly podľa rámcovej smernice, konkrétne zákazu náhrady typového schválenia podľa článku 6 ods. 6.

116. V rámci druhej časti tohto žalobného dôvodu Komisia uvádza, že kladné rozhodnutie vo veci žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie je podľa žalobkyne nezlučiteľné s *cieľmi* rámcovej smernice, najmä s cieľom zabezpečiť, aby nové vozidlá poskytovali vysoký stupeň bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Reálne dodržiavanie predpisov stanovených v záujme zabezpečenia uvedeného stupňa ochrany, čiže predpisov nachádzajúcich sa v regulačných aktoch uvedených v prílohe IV rámcovej smernice, by bolo podľa Komisie ohrozené, pokiaľ by predmetná smernica povoľovala rozšíriť na určité vozidlá schválený typ podliehajúci technickým predpisom, z ktorých vyplýva nižšia úroveň ochrany bezpečnosti a životného prostredia, ako vyplýva z predpisov uplatniteľných na typ, ku ktorému dané vozidlá patrili na základe predchádzajúceho typového schválenia.

117. V tejto súvislosti vopred uvádzam, že ciele rámcovej smernice týkajúce sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia môžu byť podľa môjho názoru prekážkou kladného vybavenia žiadostí o rozšírenie typu 245G iba v prípade, že takýto záver by potvrdzovali skutočnosti, ktoré možno odvodiť z ustanovení tejto smernice alebo z príslušných regulačných aktov. Je napokon opodstatnené predpokladať, že v rámci regulácie oblastí vyznačujúcich sa vo významnej miere svojím technickým charakterom upraví normotvorca Únie zásadné otázky prostredníctvom špecifických a podrobných ustanovení.

118. Je preto potrebné položiť si otázku, či sa majú ustanovenia vo veci rozšírenia typového schválenia (v rámcovej smernici) alebo vykonávacie ustanovenia technických predpisov týkajúce sa použitia chladiva s potenciálom globálneho otepľovania nižším ako 150 (v smernici o klimatizačných systémoch) vykladať v tom zmysle, že kladné rozhodnutie vo veci žiadosti o rozšírenie schválenia typu 245G na vozidlá, ktoré už boli schválené ako typy 246, 176 a 117, je zlučiteľné s cieľmi rámcovej smernice týkajúcimi sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Inými slovami, je potrebné preskúmať, či rámcová smernica pripúšťa nielen možnosť pokroku, ale aj *dočasného ústupu*[34] pri dosahovaní uvedených cieľov.

119. Domnievam sa, že na túto otázku je potrebné odpovedať kladne.

120. Predovšetkým pripomínam, že ustanovenia týkajúce sa rozšírenia typového schválenia stanovené v článku 14 rámcovej smernice sú súčasťou širšej právnej úpravy tvoriacej kapitolu V tejto smernice, ktorá sa vzťahuje na všetky prípady, keď príslušné orgány členských štátov rozhodnú o tom, že zmeny vykonané na vozidlách patriacich k určitému schválenému typu po udelení typového schválenia nie sú dôvodom pre nové typové schválenie.[35] Tieto zmeny vyžadujú „rozšírenie“, ak sú v ich dôsledku, okrem jednoduchej zmeny údajov zapísaných v informačnom zväzku, potrebné nové kontroly alebo skúšky, zmenil sa nejaký z údajov v informačnom zväzku a účinnosť nadobúdajú nové zosúladené technické predpisy vzťahujúce sa na dotknuté schválené vozidlá.

34 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

35 Pozri článok 13 rámcovej smernice.

121. Zo znenia článku 14 jasne vyplýva, že rozšírenie typového schválenia predstavuje zjednodušený postup, ktorý rámcová smernica povoľuje zvyčajne v prípade, keď je potrebné prispôsobiť sa v dôsledku nadobudnutia účinnosti nových technických predpisov vzťahujúcich sa na dotknuté vozidlá. Naproti tomu, ani z článku 14, ani z nijakého iného ustanovenia štandardizovaného systému nevyplýva názor, ktorý Komisia pri viacerých príležitostiach zopakovala, že požadované rozšírenie sa má *týkať výlučne technického pokroku* [36] z hľadiska dosahovania cieľov rámcovej smernice týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

122. Komisia preto nemôže dôvodne konštatovať, že základom nezlučiteľnosti kladného rozhodnutia vo veci žiadosti o rozšírenie, akú na KBA podala Daimler, s rámcovou smernicou má byť iba fakt, že dané vozidlá boli v minulosti predmetom typového schválenia, akým bolo schválenie typov 246, 176 a 117, ktoré na základe uplatnenia technických predpisov týkajúcich sa používania chladiva s nízkym potenciálom globálneho otepľovania zabezpečovalo vyšší stupeň bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

123. Na ďalšie potvrdenie tohto záveru je podľa mňa potrebné pripomenúť, že smernica o klimatizačných systémoch dosahuje cieľ ochrany životného prostredia prostredníctvom obmedzenia emisie fluórovaných skleníkových plynov prijímaním *postupných krokov* [37]. Okrem toho, že členským štátom zakazuje udeľovať od 1. januára 2011 nové typové schválenia pre vozidlá používajúce chladivo s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150, zároveň výslovne stanovuje, že registráciu vozidiel používajúcich chladivo nezodpovedajúce uvedenej požiadavke môžu členské štáty odmietnuť až od 1. januára 2017. [38] V dôsledku zavedenia uvedeného prechodného obdobia boli vozidlá patriace k typom schváleným pred 1. januárom 2011 oprávnené využívať až do 1. januára 2017 chladivo, ktoré je nezlučiteľné so smernicou o klimatizačných systémoch.

124. Z vyššie uvedených skutočností vyplýva, že ak by Daimler v minulosti nepožiadala o schválenie dotknutých vozidiel zodpovedajúcich typom 246, 176 a 117, mohla na základe uvedeného prechodného obdobia prostredníctvom neskorších žiadostí dosiahnuť rozšírenie schválenia typu 245G, používajúceho chladivo nezodpovedajúce platným technickými požiadavkám, a to až do 1. januára 2017. Ak smernica o klimatizačných systémoch umožňuje takýto postup, ktorý má na ciele týkajúce sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia zjavný negatívny vplyv, niet podľa môjho názoru pochýb o tom, že kladné vybavenie žiadosti o rozšírenie schválenia typu 245G v prejednávanej veci, ktorého negatívny vplyv na uvedené ciele by bol porovnateľný či dokonca menší, sa na rozdiel od tvrdení Komisie nemá považovať za odporujúce týmto cieľom.

125. Skutočnosť, že žiadosť o rozšírenie typového schválenia, ktorej KBA vyhovel, sa týkala typu schváleného pred dňom nadobudnutia účinnosti rámcovej smernice (29. apríla 2009) [39] nie je určite dôkazom o opaku, keďže v článku 45 ods. 5 tejto smernice sa stanovuje, že smernica po nadobudnutí účinnosti nezbavuje platnosti typové schválenie udelené pred 29. aprílom 2009, *ani nebráni rozšíreniu takýchto schválení* [40].

126. V tomto ohľade ešte uvediem, že práve situácie, akou je prípad v prejednávanej veci, viedli Komisiu, ako žalobkyňa sama výslovne priznala na pojednávaní, aby v návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady z 27. januára 2016 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi [41] stanovila, že typové schválenia sa vydávajú na obmedzené

36 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

37 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

38 Pozri článok 5 ods. 5 smernice o klimatizačných systémoch.

39 Tento dátum vyplýva z ustanovenia článku 45 ods. 1 v spojení s prílohou XIX rámcovej smernice.

40 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

41 COM(2016) 31 final.

obdobie piatich rokov bez možnosti predĺženia.[42] Takéto ustanovenie by totiž umožnilo predísť zneužívaniu právnych predpisov v oblasti typového schvaľovania, ktorého sa môže v niektorých prípadoch dopustiť výrobca prostredníctvom opakovaných žiadostí o rozšírenie určitého typového schválenia alebo prostredníctvom žiadostí o rozšírenie podávaných so zámerom vyhnúť sa uplatňovaniu nových technických predpisov vyžadujúcich vyšší stupeň bezpečnosti alebo ochrany životného prostredia.

127. Na záver sa domnievam, že skutočnosť, že KBA vyhovel žiadosti o rozšírenie typu 245G na vozidlá, ktoré už v minulosti schválil ako typy 246, 176 a 117, neodporuje ani cieľom rámcovej smernice týkajúcim sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

128. Z tohto dôvodu som presvedčený, že tretí žalobný dôvod by mal Súdny dvor odmietnuť.

V. Návrh

129. S ohľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol takto:

– Spolková republika Nemecko si tým, že neprijala nevyhnutné opatrenia na obnovenie zhody vozidiel typov 246, 176 a 117 s ich schválenými typmi, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 12 a 30 smernice 2007/46/ES.

– Spolková republika Nemecko si tým, že neprijala potrebné opatrenia na vykonanie sankcií za porušenie článkov 5 a 18 smernice, ktorého sa dopustila Daimler, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 46 rámcovej smernice.

– V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.

– Spolkovej republike Nemecko sa ukladá povinnosť nahradiť dve tretiny trov konania Európskej komisie a dve tretiny vlastných trov. Komisia sa zaväzuje na náhradu jednej tretiny trov Spolkovej republiky Nemecko a jednej tretiny vlastných trov.

42 Pozri článok 33 návrhu.