



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (druhého rozšířeného senátu)

15. září 2021 *

„Životní prostředí – Nařízení (ES) č. 443/2009 – Prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011 –
Prováděcí rozhodnutí (EU) 2015/158 – Prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/583 – Emise oxidu
uhličitého – Zkušební metoda – Osobní automobily“

Ve věci T-359/19,

Daimler AG, se sídlem ve Stuttgartu (Německo), zastoupená N. Wimmerem, C. Arholdem
a G. Ollingerem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené K. Talabér-Ritz a A. Becker, jako zmocněnkyněmi,

žalované,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2019/583 ze dne 3. dubna 2019, kterým se potvrzuje nebo pozměňuje předběžný výpočet průměrných specifických emisí CO₂ a cílů pro specifické emise pro výrobce osobních automobilů za kalendářní rok 2017 a pro určité výrobce patřící ke sdružení Volkswagen za kalendářní roky 2014, 2015 a 2016 podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. 2019, L 100, s. 66), v rozsahu, v němž v případě žalobkyně vylučuje průměrné specifické emise CO₂ a snížení emisí CO₂ dosažené díky ekologickým inovacím.

TRIBUNÁL (druhý rozšířený senát),

ve složení S. Papasavvas, předseda, V. Tomljenović, F. Schalin (zpravodaj), P. Škvařilová-Pelzl
a I. Nömm, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: J. Palacio González, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 1. února 2021,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

Právní rámec

- 1 V rámci cíle stanoveného Evropskou unií, kterým je snižování emisí oxidu uhličitého (CO₂) z lehkých vozidel při současném zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přijaly Evropský parlament a Rada Evropské unie nařízení (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. 2009, L 140, s. 1).
- 2 Za účelem dosažení tohoto cíle článek 4 nařízení č. 443/2009 stanoví, že na kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zajistí každý výrobce osobních automobilů, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily jeho cíl pro specifické emise určený v souladu s přílohou I uvedeného nařízení, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 11 tohoto nařízení, cíl určený v souladu s uvedenou výjimkou.
- 3 Určení cíle výrobce pro specifické emise se provádí podle článku 4 nařízení č. 443/2009 ve spojení s přílohou I uvedeného nařízení. Kromě toho pro účely určení průměrných specifických emisí CO₂ výrobce zjišťují členské státy údaje uvedené v článku 8 nařízení č. 443/2009 ve spojení s přílohou II uvedeného nařízení, zejména emise CO₂ pro všechny nové osobní automobily registrované na jejich území v předchozím roce, jak jsou stanoveny v rámci schvalování typu vozidel a uvedeny v prohlášení o shodě v souladu s článkem 18 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1).
- 4 Evropská komise tyto údaje zaznamenává do veřejného registru. Podle čl. 8 odst. 4 nařízení č. 443/2009 Komise do 30. června každého roku předběžně vypočítá pro každého výrobce průměrné specifické emise CO₂, cíle pro specifické emise, jakož i rozdíl mezi těmito dvěma hodnotami v předchozím kalendářním roce a oznámí tyto údaje výrobcům.
- 5 Po uplynutí lhůty tří měsíců od tohoto oznámení, během níž výrobci mohou Komisi oznámit všechny případné chyby, Komise předběžně vypočtené údaje do 31. října každého roku buď potvrdí, nebo pozmění podle čl. 8 odst. 5 nařízení č. 443/2009. Komise zveřejní konečné údaje ve formě seznamu podle článku 10 uvedeného nařízení, který uvádí pro každého výrobce cíl stanovený za předchozí kalendářní rok, průměrné specifické emise CO₂ v předchozím kalendářním roce, jakož i rozdíl mezi těmito dvěma hodnotami.
- 6 Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl stanovený pro daný kalendářní rok, Komise mu uloží zaplacení poplatku za překročení emisí podle článku 9 nařízení č. 443/2009. Při výběru tohoto poplatku Komise vychází z údajů poskytnutých v souladu s čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení.
- 7 Cílem nařízení č. 443/2009 je nejen ochrana životního prostředí a snižování emisí CO₂ z nových osobních automobilů, ale také zajištění řádného fungování vnitřního trhu a zejména vytvoření pobídek pro investice do nových technologií. Za účelem podpory dlouhodobé konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu tedy nařízení „aktivně podporuje ekologické inovace a bere v úvahu budoucí technologický vývoj“ (viz bod 13 odůvodnění nařízení č. 443/2009).

- 8 Článek 12 nařízení č. 443/2009 týkající se ekologické inovace proto stanoví, že bude za určitých podmínek zohledněno snížení emisí CO₂ dosažené použitím inovativních technologií. Za tímto účelem se při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce toto snížení odečte od specifických emisí CO₂ vozidel, v nichž jsou tyto technologie použity.
- 9 Dne 25. července 2011 přijala Komise prováděcí nařízení (EU) č. 725/2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení č. 443/2009 (Úř. věst. 2011, L 194, s. 19).
- 10 Aby při určování průměrných specifických emisí CO₂ výrobce mohl posledně uvedený využít snížení emisí CO₂ založeného na inovativní technologii, může požádat Komisi, aby inovativní technologii schválila jako ekologickou inovaci. Za tímto účelem musí podat žádost o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace obsahující informace uvedené v článku 4 prováděcího nařízení č. 725/2011. Žádost musí podle čl. 4 odst. 2 písm. e) prováděcího nařízení č. 725/2011 obsahovat zkušební metodu, která bude použita pro prokázání snížení emisí CO₂ prostřednictvím inovativní technologie, nebo pokud Komise tuto metodu již schválila, odkaz na schválenou metodu. Tato zkušební metoda musí podle čl. 6 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 poskytovat ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné výsledky a být schopna reálně prokázat statisticky významné snížení emisí CO₂ pomocí dané inovativní technologie a případně vzít v úvahu vzájemné působení s ostatními ekologickými inovacemi. Podle čl. 6 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011 zveřejní Komise pokyny k přípravě zkušebních metod pro různé potenciální inovativní technologie splňující kritéria uvedená v odstavci 1 téhož článku.
- 11 Komise zveřejnila dokument nazvaný „Technické pokyny pro přípravu žádostí o schválení inovativních technologií podle nařízení č. 443/2009“ (dále jen „technické pokyny“). V bodě 4 uvedených pokynů, nadepsaném „Zkušební metody“, je stanoveno, že žádost o schválení ekologické inovace musí obsahovat zkušební metodu, která poskytne přesné a ověřitelné výsledky. Z tohoto bodu vyplývá, že si žadatel může zvolit mezi dvěma různými přístupy, a sice komplexním přístupem, nebo zjednodušeným přístupem. Podle komplexního přístupu musí žadatel vyvinout zkušební metodu a v případě potřeby doložit uvedenou metodu údaji a materiály. Uvedená dokumentace musí být v zásadě předložena spolu s žádostí o schválení a musí být posouzena nezávislým a autorizovaným subjektem za účelem vypracování zprávy o ověření. Zjednodušený přístup znamená, že žadatel může používat předem definované funkce a zprůměrované údaje stanovené v technických pokynech.
- 12 Komise pak žádost posoudí podle článku 10 prováděcího nařízení č. 725/2011 a případně přijme rozhodnutí o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace. Toto rozhodnutí upřesňuje, které informace jsou požadovány pro certifikaci snížení emisí CO₂ podle článku 11 prováděcího nařízení č. 725/2011, s výhradou použití výjimek z práva na přístup veřejnosti k dokumentům zakotveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise (Úř. věst. 2001, L 145, s. 43; Zvl. vyd. 01/03, s. 331).
- 13 Výrobce vozidel, který za účelem splnění cíle týkajícího se specifických emisí hodlá využít snížení svých průměrných specifických emisí CO₂ díky snížení emisí CO₂ prostřednictvím ekologických inovací ve smyslu článku 12 nařízení č. 443/2009, poté může, s odkazem na rozhodnutí Komise o schválení konkrétní ekologické inovace, požádat příslušný vnitrostátní schvalovací orgán uvedený ve směrnici 2007/46 o certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého použitím této ekologické inovace ve svých vozidlech podle čl. 11 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011.

Snížení emisí CO₂, které bylo certifikováno pro jednotlivé typy vozidel, se uvede jak v příslušné dokumentaci o schválení typu, kterou vydává příslušný vnitrostátní schvalovací orgán, tak v prohlášení o shodě příslušných vozidel, které vydává výrobce.

- 14 Pokud jde o certifikaci snížení emisí CO₂ prováděnou příslušnými vnitrostátními schvalovacími orgány a zohledňování certifikovaného snížení emisí CO₂ při určování průměrných specifických emisí CO₂ výrobce, prováděcí nařízení č. 725/2011 v článku 12 stanoví, že Komise provádí *ad hoc* ověřování certifikací. Podmínky tohoto ověřování prováděného *ad hoc* a důsledky, které by z něj mohly vyplývat, jsou upraveny v odstavcích 1 až 3 tohoto článku.

Skutečnosti předcházející sporu

- 15 Dne 2. prosince 2013 a 6. května 2014 podala společnost Robert Bosch GmbH dvě žádosti o schválení dvou typů vysoce účinných alternátorů jakožto ekologických inovací. První žádost, která je předmětem projednávané věci, se týkala vysoce účinných alternátorů s vysoce účinnými diodami (dále jen „alternátory HED“). Pro uvedenou žádost podala společnost Robert Bosch žádost o schválení jako ekologické inovace několika modelů alternátorů HED nesoucích označení PL 3Q-130 HED, PL 3Q-150 HED, EL 6-140 HED, EL 7-150 HED, EL 7-150 Plus HED, EL 7-175 Plus HED, EL 8-180 HED, EL 8Q-180 HED a EL 8Q-190 HED. Při podání žádosti se společnost Robert Bosch řídila zjednodušeným přístupem stanoveným technickými pokyny. Zejména poskytla protokol o zkušebních měřeních pro každý model alternátorů. V těchto protokolech o měřeních poskytla informace o metodě zkoušení alternátorů. V případě některých alternátorů bylo v těchto protokolech uvedeno, že byly „upraveny“ (EL 7-175 Plus HED a EL 8Q-190 HED), že množství maziva bylo sníženo o 25 % (PL 3Q-130 HED a PL 3Q-150 HED), že byly optimalizovány (EL 7-150 HED) nebo že byly přidány příruby (EL 8Q-190 HED). Účelem úpravy, která může spočívat ve snížení maziva ložisek alternátorů, v nahrazení těsnicích kroužků kuličkových ložisek ochrannou destičkou nebo v přidání přírub, jejichž funkcí je odstranit přebytečné mazivo co nejrychleji, je zkrátit fázi záběhu. Generickým výrazem pro jednotlivé metody úpravy, včetně záběhu, je stabilizace.
- 16 V souladu s čl. 4 odst. 2 písm. g) a článkem 7 prováděcího nařízení č. 725/2011 obsahovala žádost podaná společností Robert Bosch zprávu o ověření vypracovanou dne 14. listopadu 2013 (dále jen „zpráva o ověření“) nezávislým a autorizovaným subjektem, a sice TÜV SÜD Industrie Service GmbH (dále jen „TÜV SÜD“). V souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) prováděcího nařízení č. 725/2011 ověřil TÜV SÜD zkušební metodu použitou společností Robert Bosch. Následně ve zprávě o ověření potvrdil, že uvedená zkušební metoda je vhodná pro certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého pomocí ekologické inovace. Ověřenou zkušební metodou byla metoda popsaná v požadavcích na měření účinnosti Verband der Automobilindustrie (Svaz automobilového průmyslu, Německo, dále jen „VDA“) č. 0 124 90A 0GB, vydání ze dne 2. listopadu 2010. Bod 6.1.1 uvedených požadavků na měření zní následovně:

„6. 1.1 Záběh ložisek/,upravená ložiska‘

Aby bylo možné měřit účinnost alternátoru s přijatelným stupněm přesnosti, musí být nová ložiska předem zaběhnuta.

Stanoví se tedy záběh v trvání jedné hodiny při rychlosti $n = 10\,000$ ot./minutu a maximální zatížení s napětím generátoru $U = 13,5V$. Tento záběh může být rovněž nahrazen měřením dlouhé křivky při plném zatížení (například teplo ‚RB-warm‘ s nejméně čtyřhodinovým provozem alternátoru s různými otáčkami).

Záběh popsaný výše (jedna hodina maximálního zatížení při rychlosti $n = 10\,000$ ot./minutu nebo dlouhá křivka při plném zatížení) představuje pouze minimální požadavek. Po tomto záběhu je kolísání tření ložisek stále tak velké, že není možné s přesností měřit úroveň účinnosti.

Ke snížení kolísání způsobeného třením ložisek a k tomu, aby bylo možné přesně měřit účinnost, je nezbytné používat „ložiska upravená“ v koncepční fázi. Použití „upravených ložisek“ je rovněž doporučeno pro měření v závodu (kontrola ukazatele kvality).

„Upravenými ložisky“ se rozumí ložiska, která mají jednu stranu A a jednu stranu B bez těsnícího spoje a s množstvím maziva sníženým o přibližně 20 % v porovnání s novými ložisky. Upravená ložiska umožňují simulovat řádně zaběhnutá ložiska.“

- 17 Mimoto podle zprávy o ověření TÜV SÜD na základě důkazů předložených společností Robert Bosch ověřil, zda snížení emisí CO₂ dosažené pomocí inovativní technologie překročilo prahovou hodnotu 1 g CO₂/km uvedenou v čl. 9 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011.
- 18 Dne 30. ledna 2015 schválila Komise dva typy alternátorů přijetím prováděcího rozhodnutí (EU) 2015/158 o schválení dvou vysoce účinných alternátorů Robert Bosch GmbH jako inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení č. 443/2009 (Úř. věst. 2015, L 26, s. 31).
- 19 Žalobkyně, společnost Daimler AG, je německým výrobcem automobilů, jenž vybavuje některé osobní automobily vysoce účinnými alternátory Robert Bosch.
- 20 Žalobkyně totiž od roku 2015 a 2016 montuje modely alternátorů HED Bosch EL 7-150 Plus HED a Bosch EL 7-175 Plus HED (dále jen „dotčené alternátory“) do některých svých vozidel.
- 21 Žalobkyně podle článku 11 prováděcího nařízení č. 725/2011, který se týká certifikace snížení emisí CO₂ prostřednictvím ekologických inovací, požádala a získala od Kraftfahrt-Bundesamt (Spolkový úřad pro provoz motorových vozidel, Německo, dále jen „KBA“) certifikaci snížení emisí CO₂ prostřednictvím použití dotčených alternátorů v některých svých vozidlech.
- 22 Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2018/144 ze dne 19. ledna 2018, kterým se potvrzuje nebo pozměňuje předběžný výpočet průměrných specifických emisí CO₂ a cílů pro specifické emise pro výrobce osobních automobilů za kalendářní rok 2016 podle nařízení č. 443/2009 (Úř. věst. 2018, L 25, s. 64), vzala v úvahu snížení emisí CO₂ prostřednictvím použití dotčených alternátorů.
- 23 V průběhu roku 2017 Komise podle článku 12 prováděcího nařízení č. 725/2011, který se týká přezkumu certifikací, provedla *ad hoc* přezkum certifikací snížení emisí CO₂ žalobkyně, které byly získány prostřednictvím použití dotčených alternátorů.
- 24 Komise konstatovala, že snížení emisí CO₂ certifikované KBA bylo mnohem vyšší než snížení emisí CO₂, které bylo možné prokázat použitím zkušební metody, která byla podle jejího názoru stanovena v čl. 1 odst. 3 prováděcího rozhodnutí 2015/158 ve spojení s přílohou prováděcího rozhodnutí 2013/341/EU ze dne 27. června 2013 o schválení alternátoru Valeo Efficient Generation jako inovativní technologie ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení č. 443/2009 (Úř. věst. 2013, L 179, s. 98).
- 25 Dopisem ze dne 7. března 2018 Komise informovala žalobkyni o zjištěných rozdílech a stanovila jí lhůtu 60 dnů, aby prokázala, že certifikované snížení emisí CO₂ byla správná.

- 26 Mezi 16. březnem a 24. červencem 2018 proběhla řada jednání ohledně zjištění Komise mezi Komisí, žalobkyní a výrobcem dotčených alternátorů, tj. nyní – v návaznosti na změnu obchodní firmy a poté prodej obchodní jednotky v oblasti startérů a alternátorů společností Robert Bosch – SEG Automotive GmbH.
- 27 Dopisem ze dne 22. října 2018, nadepsaným „Oznámení o odnětí snížení emisí CO₂, která byla získána na základě ekologických inovací využitých ve vozidlech společnosti Daimler AG vybavených vysoce účinnými alternátory Bosch HED EL 7-150 a 175 plus“, Komise žalobkyni v podstatě informovala o tom, že po jednání s ní a s výrobcem alternátorů dospěla k závěru, že zjištěné rozdíly, pokud jde o úroveň snížení emisí CO₂, vyplývají ze skutečnosti, že byly použity různé zkušební metody. V důsledku toho Komise žalobkyni oznámila, že snížení emisí CO₂, která byla certifikována s odkazem na prováděcí rozhodnutí 2015/158, nemohou být při výpočtu jejich průměrných specifických emisí CO₂ pro rok 2017 zohledněna. Nakonec Komise žalobkyni vyzvala, aby zkontrolovala seznam dotčených vozidel a aby jí do jednoho měsíce od doručení uvedeného dopisu oznámila veškeré chyby nebo opomenutí.
- 28 Dopisem ze dne 22. listopadu 2018 žalobkyně potvrdila seznam dotčených vozidel a zpochybnila konstatování Komise, která byla uvedena v dopise ze dne 22. října 2018.
- 29 Dne 21. prosince 2018 podala žalobkyně žalobu na neplatnost proti dopisu ze dne 22. října 2018 zapsanou do rejstříku pod číslem T-751/18.
- 30 Dopisem ze dne 7. února 2019 Komise odpověděla na vyjádření, která žalobkyně uvedla v dopise ze dne 22. listopadu 2018.
- 31 Dne 3. dubna 2019 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/583, kterým se potvrzuje nebo pozměňuje předběžný výpočet průměrných specifických emisí CO₂ a cílů pro specifické emise pro výrobce osobních automobilů za kalendářní rok 2017 a pro určité výrobce patřící ke sdružení Volkswagen za kalendářní roky 2014, 2015 a 2016 podle nařízení č. 443/2009 (Úř. věst. 2019, L 100, s. 66, dále jen „napadené rozhodnutí“). Bod 13 odůvodnění uvedeného rozhodnutí uvádí, že certifikované snížení emisí CO₂ dosažené díky dotčeným alternátorům by nemělo být pro výpočet průměrných specifických emisí žalobkyně zohledněno.
- 32 Usnesením ze dne 22. ledna 2020, Daimler v. Komise (T-751/18, EU:T:2020:5), odmítl Tribunál žalobu na neplatnost podanou proti dopisu ze dne 22. října 2018 jako nepřípustnou zejména z důvodu, že uvedený dopis není napadnutelným aktem.

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

- 33 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 14. června 2019 podala žalobkyně projednávanou žalobu.
- 34 Žalobní odpověď došla soudní kanceláři Tribunálu dne 2. září, replika dne 16. října a duplika dne 28. listopadu 2019.
- 35 Tribunál na základě článku 28 svého jednacího řádu na návrh druhého senátu rozhodl, že projednávanou věc předá rozšířenému senátu.

- 36 Na návrh soudce zpravodaje rozhodl Tribunál (druhý rozšířený senát) zahájit ústní část řízení a v rámci organizačních procesních opatření ve smyslu článku 89 jednacího řádu vyzval účastnice řízení, aby před jednáním písemně odpověděly na několik otázek.
- 37 Účastnice řízení této výzvě vyhověly ve stanovených lhůtách.
- 38 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
- zrušil napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž v čl. 1 odst. 1 ve spojení s přílohou I, tabulkami 1 a 2, sloupci D a I upřesňuje průměrné specifické emise CO₂ a snížení emisí CO₂ dosažené díky ekologickým inovacím;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 39 Komise navrhuje, aby Tribunál:
- žalobu zamítl;
 - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

- 40 Žalobkyně na podporu své žaloby předkládá pět žalobních důvodů. První žalobní důvod vychází z porušení čl. 12 odst. 1 druhého pododstavce prováděcího nařízení č. 725/2011 ve spojení s čl. 1 odst. 3 prováděcího rozhodnutí 2015/158 z důvodu použití nesprávného Willansova koeficientu; druhý žalobní důvod vychází z porušení čl. 12 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 ve spojení s čl. 1 odst. 3 prováděcího rozhodnutí 2015/158 a čl. 6 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 z důvodu neexistence specifické stabilizace při *ad hoc* ověřování; třetí žalobní důvod vychází z porušení čl. 12 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011 z důvodu nevzetí v úvahu certifikovaného snížení emisí CO₂ pro kalendářní rok 2017; čtvrtý žalobní důvod vychází z porušení práva být vyslechnut a pátý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění.
- 41 Žalobkyně vzala na jednání první žalobní důvod zpět, což bylo zaznamenáno do protokolu z jednání. Z toho vyplývá, že již není třeba se uvedeným žalobním důvodem zabývat.

K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 12 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 ve spojení s čl. 1 odst. 3 prováděcího rozhodnutí 2015/158 a čl. 6 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 z důvodu absence specifické stabilizace při ad hoc ověřování

- 42 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že prováděcí rozhodnutí 2015/158 stanoví specifickou stabilizaci.
- 43 Konkrétně žalobkyně ze znění prováděcího rozhodnutí 2015/158 vyvozuje, že toto rozhodnutí stanoví stabilizaci. Podle žalobkyně je tudíž třeba konstatovat, že Komise věděla, že společnost Robert Bosch provedla zkoušky, na nichž byla založena žádost o schválení ekologické inovace, s alternátory, jež byly podrobeny specifické stabilizaci. Z dokumentace, kterou jí společnost Robert Bosch poskytla, totiž vyplývá, že dotčené alternátory byly podrobeny stabilizaci.

- 44 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že obecné právní požadavky použitelné na zkušební metodu vyžadují specifickou stabilizaci.
- 45 Cílem nařízení č. 443/2009 je podporovat rozvoj a používání výkonných ekologických inovací v reálných podmínkách. To vyžaduje stabilizaci alternátorů odpovídající záběhu přibližně 250 hodin. Komise tak měla použít zkušební metodu se stabilizací. Kdyby byl alternátor testován bez stabilizace, jak to učinila Komise, výsledky by představovaly pouze přibližně 1 % celkové běžné životnosti alternátoru. Podle žalobkyně jsou mimoto výsledky zkoušek během tohoto období obecně nepřesné a proměnlivé.
- 46 Tento přístup je rovněž v souladu s tím, co je stanoveno zkušebním postupem upraveným nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1), a sice novým evropským jízdním cyklem nebo celosvětově harmonizovaným zkušebním postupem pro lehká vozidla (worldwide harmonized light vehicles test procedure), který je používán jako společný referenční základ pro měření snížení emisí CO₂ dosažené použitím ekologických inovací.
- 47 Zatřetí žalobkyně uvádí, že specifická stabilizace vysoce účinných alternátorů jakožto ekologických inovací v souladu s pokyny výrobce představuje povinnou nedílnou součást zkušební metody, která se má použít na tyto ekologické inovace, aby byla zaručena jejich slučitelnost s kritérii ověřitelnosti, opakovatelnosti a srovnatelnosti výsledků této zkušební metody.
- 48 Komise zpochybňuje argumenty žalobkyně a v podstatě tvrdí, že prováděcí rozhodnutí 2013/341, ani prováděcí rozhodnutí 2015/158 výslovně nestanoví stabilizaci jako součást předepsané zkušební metody.
- 49 Komise zaprvé tvrdí, že prováděcí rozhodnutí 2015/158 je obecně závazným právním aktem, který musí být vykládán podle objektivních kritérií. I kdyby dokumenty týkající se legislativní historie tohoto rozhodnutí mohly být uznány za referenční základ pro jeho výklad, mohlo by se podle ní jednat pouze o obecně dostupné informace – například stručný popis žádostí o schválení ekologické inovace zveřejněných na její internetové stránce.
- 50 Kromě skutečnosti, že případná znalost nebo úmysl ze strany Komise ohledně specifické stabilizace provedené žadatelem není pro výklad prováděcího rozhodnutí 2015/158 relevantní, Komise tvrdí, že nevěděla o tom, že zkušební metoda použitá společností Robert Bosch zahrnovala stabilizaci dotčených alternátorů. Pouhý odkaz ve zprávě o ověření na požadavky na měření ze dne 2. listopadu 2010 nemůže stačit. V každém případě z bodu 6.1.1 těchto požadavků nelze vyvodit žádnou přesnou informaci o povaze a konkrétních způsobech nebo době trvání nezbytné stabilizace podle těchto požadavků.
- 51 Z toho vyplývá, že i kdyby požadavky na měření nebo další podrobnosti provedených zkoušek byly připojeny k žádosti o schválení dotčených alternátorů jako ekologické inovace a i kdyby z toho Komise mohla vyvodit informaci, že žadatel provedl specifickou stabilizaci pro účely měření snížení emisí CO₂ dosažené použitím inovativní technologie použité v těchto vysoce účinných alternátorech, nevyplývá z toho, že Komise (implicitně) schválila stabilizaci v prováděcím rozhodnutí 2015/158 nebo že tento konkrétní typ stabilizace představuje součást zkušební metody předepsanou v příloze tohoto rozhodnutí.

- 52 Komise připomíná, že žádost o schválení ekologické inovace dotčená v projednávaném případě se zakládala pouze na zjednodušeném přístupu technických pokynů. Tento zjednodušený přístup se opírá výlučně o kapitolu 5 uvedených pokynů. Jakákoli odchylka od údajů, které jsou v nich uvedeny, musí být podle Komise odůvodněna.
- 53 Zadruhé Komise tvrdí, že obecné právní požadavky, kterých se dovolává žalobkyně v oblasti definování zkušební metody pro ekologické inovace, nepředstavují důvod umožňující dospět k závěru, že prováděcí rozhodnutí 2013/341 nebo prováděcí rozhodnutí 2015/158 jsou protiprávní, nebo že je třeba tato prováděcí rozhodnutí vykládat v tom smyslu, že jimi stanovená zkušební metoda zahrnuje specifickou stabilizaci požadovanou žalobkyní.
- 54 Zatřetí Komise v podstatě tvrdí, že pokud by doba trvání a povaha stabilizace ekologické inovace, která není upravena dotčeným právním aktem, musely být v souladu s pokyny dotyčného výrobce, nebyla by zaručena srovnatelnost takto uložené zkušební metody, což je v rozporu s čl. 12 odst. 1 nařízení č. 443/2009 nebo s článkem 6 prováděcího nařízení č. 725/2011. Domnívá se, že podle tohoto výkladu je pravděpodobné, že každý výrobce bude požadovat specifickou stabilizaci, která stanoví měření snížení emisí CO₂ dosažené použitím dotčené ekologické inovace při špičkovém výkonu.
- 55 Komise dodává, že z hlediska právní jistoty a rovného zacházení nemůže být specifická stabilizace, které není výslovně předepsána jako součást použitelné zkušební metody, povolena. Podle ní jsou podmínky zkušební metody, které ovlivňují výsledek testu, platné pouze tehdy, jsou-li výslovně uvedeny v dotčeném právním aktu. Komise má za to, že se nesmí uplatnit právně neupravené podmínky a že mezeru v právní úpravě nelze vyplnit prostřednictvím pokynů výrobce.
- 56 Je třeba připomenout, že článek 12 prováděcího nařízení č. 725/2011 stanoví, že Komise zajistí *ad hoc* ověřování certifikací a snížení emisí CO₂ přičítané jednotlivým vozidlům. Tam, kde Komise zjistí rozdíl mezi certifikovaným snížením emisí CO₂ a snížením těchto emisí, které ověřila pomocí příslušné zkušební metody nebo metod, oznámí svá zjištění výrobcí. Výrobce může do 60 dní od přijetí uvedeného oznámení poskytnout Komisi důkazy prokazující přesnost certifikovaného snížení emisí CO₂. Nejsou-li tyto důkazy poskytnuty v uvedené lhůtě nebo zjistí-li Komise, že poskytnuté důkazy nejsou uspokojivé, může se rozhodnout nevzít certifikovaná snížení emisí CO₂ v úvahu při výpočtu průměrných specifických emisí tohoto výrobce pro následující kalendářní rok.
- 57 Je třeba rovněž připomenout, že čl. 6 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 stanoví, že „[z]kušební metoda uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. e) poskytne výsledky, které jsou ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné. Je schopna reálně prokázat statisticky významné snížení emisí CO₂ pomocí dané inovativní technologie a případně vezme v úvahu vzájemné působení s ostatními ekologickými inovacemi“.
- 58 V projednávaném případě spočívají odchylky zjištěné Komisí na skutečnosti, že snížení emisí CO₂ dosažené pomocí použití dotčených alternátorů bylo stanoveno za specifické stabilizace pro účely certifikace ze strany KBA, avšak bez jakékoli stabilizace při *ad hoc* ověření provedeném Komisí. Mimoto je třeba konstatovat, že z prováděcích rozhodnutí 2013/341 a 2015/158 nevyplývá, zda byly dotčené alternátory předmětem stabilizace.

- 59 Je přitom třeba konstatovat, že žalobkyně v souladu s čl. 12 odst. 1 třetím pododstavcem prováděcího nařízení č. 725/2011 poskytla Komisi důkazy prokazující přesnost certifikovaného snížení emisí CO₂ s ohledem na zkušební metodu, kterou zastává a ve které byly dotčené alternátory podrobeny specifické stabilizaci.
- 60 Skutečnosti uvedené ve spise v projednávané věci rovněž umožňují dospět k závěru, že společnost Robert Bosch použila zkušební metodu se specifickou stabilizací za účelem schválení dotčených alternátorů jako ekologické inovace. Zástupci společnosti SEG Automotive totiž uvedli, že právní předchůdkyně uvedené společnosti, společnost Robert Bosch, získala výsledky uvedené v předložených dokumentech na základě zkoušek, ve kterých byla ložiska alternátorů vybavena přírubami, a kromě toho byla zbavena maziva. Stejně tak z korespondence mezi zástupci žalobkyně, Komise a SEG Automotive vyplývá, že zástupci posledně uvedené společnosti uvedli, že byla provedena specifická stabilizace. Spis rovněž umožňuje konstatovat, že Komise provedla ověření za účelem schválení dotčených alternátorů jako ekologické inovace na základě zprávy o ověření. Uvedená zpráva na straně 5 uvádí, že společnost Robert Bosch stanovila výsledky zkoušek na základě požadavků na měření účinnosti VDA č. 0 124 90A 0GB, vydání ze dne 2. listopadu 2010. Tyto požadavky výslovně uvádějí, že výsledky zkoušek nebudou spolehlivé bez stabilizace.
- 61 Kromě toho je třeba konstatovat, že v protokolech o zkušebních měřeních obsažených ve spise týkajícím se prováděcího rozhodnutí 2015/158 je uvedeno, že jeden model dotčených alternátorů, a sice model EL 7-175 Plus HED, byl předmětem specifické stabilizace. Údaj „s upravenými ložisky“ je totiž uveden v protokolu o měření 10s01855T 5 ze dne 13. října 2010 a v protokolu o měření 10s01855 ze dne 13. října 2010. Tyto protokoly o zkušebních měřeních navíc umožňují konstatovat, že dalších pět modelů alternátorů, které byly předmětem prováděcího rozhodnutí 2015/158, avšak nejsou předmětem projednávané věci, bylo podrobeno stabilizaci (viz bod 15 výše).
- 62 Mimoto je třeba poukázat na to, že žalobkyně na jednání vysvětlila, aniž jí Komise v tomto bodě oponovala, že stabilizace představuje běžnou praxi v daném průmyslovém odvětví. Komise sama vysvětlila, že v návaznosti na usnesení ze dne 22. ledna 2020, Daimler v. Komise (T-751/18, EU:T:2020:5), byla kontaktována přibližně deseti výrobci alternátorů, kteří své alternátory podrobovali stabilizaci různými způsoby a přáli si vědět, jaký postoj Komise v tomto ohledu zastává.
- 63 Jak však potvrzují účastníci řízení, metoda stabilizace se může podstatně lišit v závislosti na technických charakteristikách každého alternátoru (počet hodin záběhu, odstranění maziva, příruby, atd.), ať už se jedná o alternátory téhož výrobce, nebo různých výrobců.
- 64 V projednávaném případě se Komise omezuje na tvrzení, že zkušební metoda zastávaná žalobkyní nebyla povolena. Komise totiž v dopise ze dne 22. října 2018 pouze uvedla, že žalobkyně nepoužila „oficiální“ zkušební metodu stanovenou prováděcími rozhodnutími 2013/341 a 2015/158, a v napadeném rozhodnutí pouze uvedla, že uvedená rozhodnutí stabilizaci neupravují ani nepovolují.
- 65 V tomto ohledu je třeba připomenout, že zkušební metoda se stabilizací je, jak je uvedeno v bodě 62 výše, běžnou praxí v odvětví alternátorů a představuje normu v podobných právních předpisech, jako je nařízení č. 715/2007, které stanoví zkušební metody, které navozují podmínky skutečné jízdy.

- 66 Mimoto je třeba zdůraznit, že z bodu 6.1.1 požadavků na měření VDA č. 0 124 90A 0GB, vydání ze dne 2. listopadu 2010, vyplývá, že ke snížení kolísání způsobeného třením ložisek a k tomu, aby bylo možné přesně měřit účinnost, je nezbytné používat „ložiska upravená“ v koncepční fázi. Použití „upravených ložisek“ je rovněž doporučeno pro měření v závodu (viz bod 16 výše).
- 67 Kromě toho zkušební metoda zastávaná žalobkyní byla rovněž kontrolována TÜV SÜD, který v postavení nezávislého a autorizovaného subjektu na základě čl. 7 odst. 2 písm. c) prováděcího nařízení č. 725/2011 ověřil a potvrdil, že zkušební metoda společnosti Robert Bosch je vhodná pro certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého pomocí dotčených alternátorů a že splňuje minimální požadavky uvedené v čl. 6 odst. 1 téhož nařízení.
- 68 Z toho vyplývá, že metoda zastávaná žalobkyní musí být považována za relevantní a přizpůsobenou potřebám dotčeného posouzení. Nic ve spise totiž neumožňuje učinit závěr, že uvedená zkušební metoda poskytuje výsledky, které nejsou ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné ve smyslu čl. 6 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011. Naopak, když Komise sdělila žalobkyni své pochybnosti o certifikovaném snížení emisí CO₂, žalobkyně v souladu s čl. 12 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 předložila důkazy prokazující správnost tohoto snížení. Ze spisu totiž vyplývá, že v návaznosti na pochybnosti Komise provedla SEG Automotive nová měření týkající se dotčených alternátorů, která ukázala, že účinnost (poměr mezi elektrickým výkonem a mechanickým příkonem) těchto alternátorů se nacházela na očekávané úrovni a že získaná hodnota odpovídá hodnotám účinnosti potvrzeným TÜV SÜD ve zprávě o ověření. Společnost SEG Automotive dospěla k závěru, že odchylky mezi zkouškami provedenými Komisí a jí samotnou byly způsobeny skutečností, že Komise neprovedla stabilizaci.
- 69 Zkušební metoda použitá Komisí při *ad hoc* ověření totiž nezahrnovala stabilizaci, což je mezi účastníky řízení nesporné. Uvedená metoda kromě toho nebyla přesně předepsána právními předpisy ani nepředstavovala normu v daném průmyslu. Tato zkušební metoda se tedy zásadně lišila od zkušební metody použité společností Robert Bosch a obhajované žalobkyní.
- 70 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že článek 12 prováděcího nařízení č. 725/2011 nedefinuje zkušební metodu, kterou je třeba použít za účelem provedení *ad hoc* ověření. Výklad bodu 13 odůvodnění prováděcího nařízení č. 725/2011 však umožňuje pochopit, že Komise musí v rámci *ad hoc* ověření ověřit, zda certifikované snížení odpovídá úrovni snížení vyplývající z rozhodnutí o schválení technologie jako ekologické inovace. Zkušební metoda použitá Komisí přitom ve skutečnosti neodpovídá ověření mezi certifikovaným snížením žalobkyně a snížením vyplývajícím z prováděcího rozhodnutí 2015/158. Naopak Komise tím, že použila jinou zkušební metodu, ve skutečnosti znemožnila srovnání certifikovaného snížení emisí se snížením vyplývajícím z prováděcího rozhodnutí 2015/158.
- 71 Komise odůvodňuje svou zkušební metodu úvahami o rovném zacházení a právní jistotě. Z výše uvedeného však vyplývá, že zkušební metoda Komise spočívá v zacházení s odlišnými situacemi stejně, což neumožňuje zajistit dodržení zásady rovného zacházení, která jakožto obecná zásada unijního práva vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (viz rozsudek ze dne 20. června 2019, ExxonMobil Production Deutschland, C-682/17, EU:C:2019:518, bod 90 a citovaná judikatura). Pokud tedy Komise nebere v úvahu technické specifikace každého alternátoru a způsob, jakým byl stabilizován, může být její zkušební metoda, která spočívá v provádění zkoušek na nestabilizovaných alternátorech, příznivá ve vztahu k některým automobilovým výrobcům a ve vztahu k jiným nepříznivá.

- 72 Stejně tak přístup Komise nemůže být odůvodněn důvody právní jistoty. Zásada právní jistoty vyžaduje, aby právní úprava byla jasná a přesná a její účinky předvídatelné, zejména pokud může vyvolat nepříznivé důsledky pro jednotlivce a podniky (rozsudek ze dne 22. dubna 2015, Polsko v. Komise, T-290/12, EU:T:2015:221, bod 50). Avšak vzhledem k tomu, že *ad hoc* ověření může mít pro automobilové výrobce závažné důsledky, že zkušební metoda použitá Komisí v projednávaném případě není stanovena jasným a přesným způsobem ani prováděcím rozhodnutím 2015/158, ani žádným jiným právním předpisem, a že tato metoda není běžnou praxí v daném průmyslovém odvětví, nemůže být tato metoda považována za vhodný prostředek k zajištění dodržování zásady právní jistoty.
- 73 Tento závěr nemůže být zpochybněn skutečností, že společnost Robert Bosch podala žádost o schválení dotčených alternátorů jako ekologické inovace na základě zjednodušeného přístupu technických pokynů.
- 74 I když je žádost podána na základě zjednodušeného přístupu technických pokynů, musí Komise žádost ověřit před schválením nebo případně vznést námitky k relevanci zkušební metody v rámci úplného posouzení dokumentace, které musí provést podle čl. 10 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011. Jak bylo uvedeno v bodech 15, 16 a 60 až 63 výše, Komise měla k dispozici informace uvedené zejména ve zprávě o ověření vypracované TÜV SÜD, kterou nemohla ponechat bez povšimnutí, aniž by zbavila tuto zprávu, s níž počítá čl. 4 odst. 2 písm. g) a článku 7 prováděcího nařízení č. 725/2011, užitečného účinku. Mimoto měla Komise k dispozici informace uvedené v protokolech o zkušebních měřeních, které jí umožňovaly pochopit, že dotčené alternátory byly podrobeny stabilizaci za účelem jejich schválení jako ekologické inovace, a to tím spíše, že využití stabilizace bylo v daném průmyslovém odvětví běžnou praxí. Pokud tedy stabilizace vzbudila pochybnosti nebo námitky, měla se Komise společnosti Robert Bosch v tomto ohledu dotázat před přijetím prováděcího rozhodnutí 2015/158. V každém případě skutečnost, že společnost Robert Bosch vycházela ze zjednodušeného přístupu technických pokynů, nepředstavuje okolnost, která by mohla odůvodnit, že námitky týkající se zkušební metody byly vzneseny až ve stadiu *ad hoc* ověřování.
- 75 Totéž platí pro argument, podle kterého společnost Robert Bosch v každém případě během postupu schvalování alternátorů HED neposkytla specifické údaje o stabilizaci. Jak totiž vyplývá z bodu 74 výše, Komise je oprávněna vznést námitky nebo požádat o dodatečná upřesnění, pokud jde o zkušební metodu, která v projednávaném případě zahrnovala specifickou stabilizaci uvedenou ve zprávě o ověření, právě v průběhu tohoto postupu. Vzhledem k tomu, že v průběhu uvedeného postupu nebyly vzneseny námitky nebo žádosti o upřesnění, Komise nemůže právoplatně při *ad hoc* ověření provedeném ve vztahu k žalobkyni použít jinou zkušební metodu.
- 76 Je třeba rovněž odmítnout argument Komise spočívající v tvrzení, že informace, které nebyly zpřístupněny veřejně, nemohou být považovány za součást prováděcího rozhodnutí 2015/158 a prováděcího rozhodnutí 2013/341, když se jedná o rozhodnutí s obecnou působností. V tomto ohledu stačí zdůraznit, že podle čl. 10 odst. 1 prováděcího nařízení č. 725/2011 je Komise povinna zveřejnit „souhrnný popis inovativní technologie a zkušební metody uvedený v čl. 4 odst. 2 písm. c)“. „Souhrnná“ povaha tohoto popisu nutně znamená, že uvedené zveřejnění nemusí mít vyčerpávající charakter.
- 77 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že Komise neprovedla *ad hoc* ověření v souladu s článkem 12 prováděcího nařízení č. 725/2011 a dopustila se nesprávného právního posouzení tím, že vyloučila zkušební metodu se stabilizací.

- 78 Je tudíž třeba vyhovět tomuto žalobnímu důvodu jako opodstatněnému, což postačuje ke zrušení napadeného rozhodnutí v souladu s návrhovými žádáními žalobkyně.
- 79 Tribunál však považuje za vhodné posoudit rovněž třetí žalobní důvod.

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 12 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011 z důvodu nevzetí v úvahu certifikovaného snížení emisí CO₂ pro kalendářní rok 2017

- 80 Žalobkyně má za to, že znění čl. 12 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011 je jasné a jednoznačné: nevzetí v úvahu je možné pouze pro následující kalendářní rok, to znamená v projednávaném případě pro rok 2019. Podle žalobkyně je toto ustanovení výrazem zásady ochrany legitimního očekávání a musí výrobci umožnit, aby spolehlivě pokračoval v „plánování svého vozového parku“ s přihlédnutím, pokud jde o emise CO₂, ke snížení emisí CO₂ dosaženého díky ekologickým inovacím. Nevzetí v úvahu certifikovaného snížení emisí CO₂ pro uplynulé roky (*ex tunc*) by tuto zásadu porušovalo.
- 81 Komise s argumenty žalobkyně nesouhlasí. V podstatě tvrdí, že její postup je v souladu s nařízením č. 443/2009 a s článkem 12 prováděcího nařízení č. 725/2011.
- 82 Podle Komise totiž z uvedené právní úpravy vyplývá, že musí vzít v úvahu výkonnost výrobců z hlediska CO₂ pro předchozí kalendářní rok. V praxi musí zpracovávat údaje předané členskými státy až určitý čas po skončení kalendářního roku. To platí rovněž pro údaje týkající se ekologických inovací.
- 83 Z toho vyplývá, že pokud Komise zjistí, že certifikované emise určité ekologické inovace nejsou ověřitelné, musí to být vzato v úvahu pro rok předcházející roku, ve kterém došlo k tomuto zjištění. Podle Komise je tudíž třeba zmínku o „následujícím kalendářním roce“ chápat v tom smyslu, že nemá právo vyloučit snížení emisí CO₂, které již potvrdila ve formálním rozhodnutí pro určitý rok.
- 84 Komise v této souvislosti tvrdí, že z důvodů ochrany legitimního očekávání nemohla *a posteriori* změnit například průměrné specifické emise CO₂ žalobkyně pro kalendářní rok 2016, které byly určeny v prováděcím rozhodnutí 2018/144 s ohledem na snížení emisí CO₂ dotčené v projednávané věci, když v průběhu roku 2018 konstatovala, že přesnost dotčených certifikací nelze prokázat ani v rámci jejich ověření, ani je nemohla prokázat žalobkyně.
- 85 Kromě toho zmínění výrazu „již nebere v úvahu“ v čl. 12 odst. 3 prováděcího nařízení č. 725/2011 potvrzuje, že certifikované snížení emisí CO₂ dosažené díky ekologickým inovacím, které bylo v minulosti vzato v úvahu pro účely vymezení výkonnosti výrobce z hlediska emisí „již“ nemůže být podle článku 12 nařízení č. 443/2009 vzato v úvahu od okamžiku, kdy je prokázáno, že jej nelze ověřit. Komise tvrdí, že kdyby měla použít logiku žalobkyně, musela by v praxi přijmout rozhodnutí, ve kterém vezme v úvahu snížení emisí CO₂, i když ví, že toto snížení není ověřitelné.
- 86 Komise má za to, že takový výklad článku 12 prováděcího nařízení č. 725/2011 je v rozporu s nařízením č. 443/2009, které vyžaduje co možná nejpřesnější základní údaje pro zjištění výkonnosti všech výrobců z hlediska emisí. V tomto ohledu odkazuje na bod 25 odůvodnění uvedeného nařízení a na bod 4 odůvodnění nařízení Komise (EU) č. 1014/2010 ze dne 10. listopadu 2010 o sledování a hlášení údajů o registraci nových osobních automobilů podle nařízení č. 443/2009 (Úř. věst. 2010, L 293, s. 15). Komise je tak toho názoru, že kdyby použila

nařízení č. 443/2009 v tomto smyslu, porušila by článek 12 uvedeného nařízení, který předpokládá, že snížení emisí CO₂ dosažené použitím ekologických inovací vzaté v úvahu pro účely výkonnosti výrobce z hlediska emisí „musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO₂“.

- 87 Je třeba připomenout, že znění čl. 12 odst. 2 a 3 prováděcího nařízení č. 725/2011 je následující:
- „2. Nejsou-li důkazy uvedené v odstavci 1 poskytnuty v uvedené lhůtě nebo zjistí-li Komise, že poskytnuté důkazy nejsou uspokojivé, může se rozhodnout nevzít certifikovaná snížení emisí CO₂ v úvahu při výpočtu průměrných specifických emisí tohoto výrobce pro následující kalendářní rok.
3. Výrobce, u něhož se certifikované snížení emisí CO₂ již nebere v úvahu, může požádat o novou certifikaci dotčených vozidel postupem podle článku 11.“
- 88 V této souvislosti je třeba zdůraznit, že Komise provádí každý rok na základě čl. 8 odst. 4 a 5 nařízení č. 443/2009 předběžný výpočet pro každého výrobce průměrných specifických emisí CO₂, cíle pro specifické emise a rozdílu mezi těmito dvěma hodnotami v předchozím kalendářním roce (viz body 4 a 5 výše). Komise nejpozději do 31. října každého roku předběžné výpočty potvrdí, anebo pozmění v souladu s čl. 8 odst. 5 nařízení č. 443/2009. Tento výpočet se provádí na základě údajů zaslaných členskými státy za předchozí kalendářní rok.
- 89 Komise vyložila čl. 12 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011 s ohledem na tento kontext, když konstatovala, že při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ za rok 2018 není třeba vzít v úvahu certifikované snížení emisí CO₂ pro předchozí kalendářní rok, tedy rok 2017. Avšak i když tento výklad má určitou logiku, je třeba konstatovat, že je v rozporu s jasným a jednoznačným zněním čl. 12 odst. 2 prováděcího nařízení č. 725/2011. Není totiž myslitelné, aby výraz „následující kalendářní rok“ mohl být vykládán tak, že se ve skutečnosti vztahuje na předchozí kalendářní rok. Takový výklad navíc vyvolává otázky s ohledem na zásadu právní jistoty (viz bod 72 výše).
- 90 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že výklad Komise je kromě nedostatečné jasnosti a přesnosti pro žalobkyni nepřiznivý, jelikož napadené rozhodnutí má pro žalobkyni se zpětnou účinností závažné důsledky, třebaže k tomu mělo dojít pouze pro „následující kalendářní rok“.
- 91 Ani výraz „již nebere v úvahu“ obsažený v čl. 12 odst. 3 prováděcího nařízení č. 725/2011 kromě toho nemůže postačovat k tomu, aby byl dán opačný smysl jasnému a jednoznačnému znění výrazu „následující kalendářní rok“.
- 92 Mimoto v rozsahu, v němž Komise tvrdí, že článek 12 prováděcího nařízení č. 725/2011 musí být vykládán tak, aby byl v souladu s nařízením č. 443/2009, je třeba připomenout, že i když podle ustálené judikatury musí být prováděcí nařízení rovněž vykládáno, je-li to možné, v souladu s ustanoveními základního nařízení, tato judikatura se nepoužije, pokud jde o ustanovení prováděcího nařízení, jehož smysl je jasný a jednoznačný, a nevyžaduje tedy žádný výklad (viz rozsudek ze dne 28. února 2017, *Canadian Solar Emea a další v. Rada*, T-162/14, nezveřejněný, EU:T:2017:124, bod 150 a citovaná judikatura). V opačném případě by zásada výkladu v souladu s předpisy sekundárního unijního práva sloužila jako základ pro výklad tohoto ustanovení *contra legem*, což nelze připustit (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 17. července 2015, *EEB v. Komise*, T-685/14, nezveřejněné, EU:T:2015:560, bod 31 a citovaná judikatura).
- 93 S ohledem na výše uvedené úvahy musí být přijat výklad, podle kterého se „následující kalendářní rok“ vztahuje na kalendářní rok následující po roce *ad hoc* ověřování.

- 94 Je tudíž třeba uznat opodstatněnost projednávaného žalobního důvodu a, aniž je třeba zkoumat čtvrtý a pátý žalobní důvod, zrušit napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž v čl. 1 odst. 1 ve spojení s přílohou I, tabulkami 1 a 2, sloupci D a I uvádí průměrné specifické emise CO₂ a snížení emisí CO₂ dosažené díky ekologickým inovacím pro žalobkyni.

K nákladům řízení

- 95 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.
- 96 Vzhledem k tomu, že žalobkyně požadovala náhradu nákladů řízení a Komise neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (druhý rozšířený senát)

rozhodl takto:

- 1) Článek 1 odst. 1 ve spojení s přílohou I, tabulkami 1 a 2, sloupci D a I prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2019/583 ze dne 3. dubna 2019, kterým se potvrzuje nebo pozměňuje předběžný výpočet průměrných specifických emisí CO₂ a cílů pro specifické emise pro výrobce osobních automobilů za kalendářní rok 2017 a pro určité výrobce patřící ke sdružení Volkswagen za kalendářní roky 2014, 2015 a 2016 podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, se zrušuje v rozsahu, v němž v případě společnosti Daimler AG uvádí průměrné specifické emise CO₂ a snížení emisí CO₂ dosažené díky ekologickým inovacím.**
- 2) Evropská komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené společností Daimler.**

Papasavvas

Tomljenović

Schalin

Škvařilová-Pelzl

Nömm

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 15. září 2021.

Podpisy.