



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

4. oktober 2018*

»Traktatbrud – direktiv 2006/40/EF – emissioner fra luftkonditioneringsanlæg i motorkøretøjer – artikel 5, stk. 4 og 5 – direktiv 2007/46/EF – godkendelse af motorkøretøjer – artikel 12, 29, 30 og 46 – køretøjer, som ikke opfylder de tekniske krav – de nationale myndigheders ansvar«

I sag C-668/16,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 258 TEUF, anlagt den 23. december 2016,

Europa-Kommissionen ved C. Hermes, D. Kukovec og A.C. Becker, som befuldmægtigede,

sagsøger,

mod

Forbundsrepublikken Tyskland ved T. Henze og D. Klebs, som befuldmægtigede,

sagsøgt,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Ilešič, og dommerne A. Rosas (refererende dommer), C. Toader, A. Prechal og E. Jarašiūnas,

generaladvokat: P. Mengozzi,

justitssekretær: fuldmægtig R. Šereš,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 11. januar 2018,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 11. april 2018,

afsagt følgende

Dom

- 1 Europa-Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF af 17. maj 2006 om emissioner fra luftkonditioneringsanlæg i

* Processprog: tysk.

motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EUT 2006, L 161, s. 12, herefter »direktivet om luftkonditioneringsanlæg«) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»rammedirektiv«) (EUT 2007, L 263, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 371/2010 af 16. april 2010 (EUT 2010, L 110, s. 1) (herefter »rammedirektivet«),

- idet den ikke har truffet de fornødne foranstaltninger for, at køretøjer af type 246, 176 og 117 atter kunne blive bragt i overensstemmelse med deres godkendte typer (rammedirektivets 12 og 30)
- idet den ikke har truffet de foranstaltninger, der er nødvendige for at iværksætte sanktioner (rammedirektivets artikel 46, 5 og 18), og
- idet den den 17. maj 2013 imødekom en ansøgning fra Daimler AG om udvidelse af typegodkendelsen for den eksisterende køretøjstype 245G til at omfatte køretøjer, for hvilke der allerede var blevet meddelt en anden typegodkendelse, som de nye betingelser i direktivet om luftkonditioneringsanlæg finder anvendelse på, hvilket udgør en omgåelse af dette direktiv.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktivet om luftkonditioneringsanlæg

- 2 Direktivet om luftkonditioneringsanlæg er en del af de retsakter, der opregnet i del I i bilag IV til rammedirektivet. Det førstnævnte direktivs artikel 5, stk. 4 og 5, bestemmer:

»4. Fra den 1. januar 2011 må medlemsstaterne ikke længere udstede EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for køretøjstyper med luftkonditioneringsanlæg, der er konstrueret til at indeholde fluorholdige drivhusgasser med en GWP-værdi på mere end 150.

5. Fra den 1. januar 2017 skal medlemsstaterne hvad angår nye køretøjer med luftkonditioneringsanlæg, der er konstrueret til at indeholde fluorholdige drivhusgasser med en GWP-værdi på mere end 150

- a) anse overensstemmelsesattester for ugyldige med henblik på artikel [26, stk. 1, i rammedirektivet] og
- b) nægte registrering, salg og ibrugtagning.«

Rammedirektivet

- 3 Anden og tredje betragtning til rammedirektivet har følgende ordlyd:

»(2) For at etablere Fællesskabets indre marked og sikre, at det fungerer korrekt, er det hensigtsmæssigt at erstatte medlemsstaternes godkendelsessystemer med en godkendelsesprocedure på fællesskabsplan, der bygger på princippet om fuldstændig harmonisering.

(3) De tekniske krav, der gælder for systemer, komponenter, separate tekniske enheder og køretøjer bør harmoniseres og fastlægges nærmere i retsakter. Disse retsakter bør først og fremmest søge at sikre en høj grad af trafiksikkerhed, sundhedsbeskyttelse, miljøbeskyttelse, energieffektivitet og beskyttelse mod uretmæssig brug.«

4 Følgende fremgår af rammedirektivets artikel 3:

»I dette direktiv og i de i bilag IV opførte retsakter forstås, medmindre andet er bestemt heri, ved: [...]

17) »køretøjstype«: køretøjer af en bestemt klasse, som ikke udviser forskelle på de i bilag II, del B, anførte væsentlige punkter. En køretøjstype kan omfatte flere varianter og versioner, som defineret i bilag II, del B

[...]«

5 Rammedirektivets artikel 4, stk. 1-3, bestemmer som følger:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at fabrikanter, der ansøger om godkendelse, opfylder deres forpligtelser i henhold til dette direktiv.

2. Medlemsstaterne godkender kun køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.

3. Medlemsstaterne registrerer eller tillader kun salg eller ibrugtagning af køretøjer, komponenter og separate tekniske enheder, der opfylder kravene i dette direktiv.

[...]«

6 Direktivets artikel 5, stk. 1, bestemmer følgende:

»Fabrikanten er over for den godkendende myndighed ansvarlig for typegodkendelsesprocessen i enhver henseende og for produktionens overensstemmelse, uanset om fabrikanten er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af et køretøj, et system, en komponent eller en separat teknisk enhed.«

7 Rammedirektivets artikel 6 med overskriften »Procedurer, der skal følges ved EF-typegodkendelse af køretøjer« bestemmer i stk. 6:

»Fabrikanten indsender ansøgningen til den godkendende myndighed. Der må kun indsendes én ansøgning for en bestemt type køretøj, og den må kun indsendes i én medlemsstat.

Der skal indgives særskilt ansøgning for hver type, der ønskes godkendt.«

8 Dette direktivs artikel 12 med overskriften »Sikring af produktionens overensstemmelse« har følgende ordlyd:

»1. Når en medlemsstat udsteder en EF-typegodkendelse, skal den træffe de fornødne foranstaltninger, jf. bilag X, for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at kontrollere, om der er truffet passende forholdsregler til sikring af, at de producerede køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med den godkendte type.

2. Den medlemsstat, der har udstedt en EF-typegodkendelse, skal for denne godkendelse træffe de fornødne foranstaltninger, jf. bilag X, for, om nødvendigt i samarbejde med de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater, at kontrollere, at de forholdsregler, der er omhandlet i stk. 1, stadig er passende, og at de producerede køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder stadig er i overensstemmelse med den godkendte type

Kontrol med, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type, begrænses til de procedurer, der er anført i bilag X, og i de retsakter, der indeholder specielle krav herom. I denne forbindelse kan den godkendende myndighed i den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, udføre enhver kontrol eller prøvning, der er forskrevet i en af de retsakter, der er opført i bilag IV eller i bilag XI, på prøveeksemplarer udtaget hos fabrikanten, herunder i fabrikantens produktionsanlæg.

3. Når en medlemsstat, der har udstedt en EF-typegodkendelse, fastslår, at de forholdsregler, der er nævnt i stk. 1, ikke finder anvendelse, afviger væsentligt fra de vedtagne forholdsregler og kontrolplaner eller ikke længere finder anvendelse, selv om produktionen ikke er ophørt, skal denne medlemsstat træffe de fornødne foranstaltninger, herunder inddragelse af typegodkendelser, for at sikre, at proceduren for produktionens overensstemmelse er fulgt korrekt.«

- 9 Rammedirektivets kapitel V, der har overskriften »Ændringer af EF-typegodkendelser«, indeholder dette direktivs artikel 14 med overskriften »Særlige bestemmelser vedrørende køretøjer«, som i stk. 2 bestemmer følgende:

»Revisionen betegnes som en »udvidelse«, hvis der ud over bestemmelserne i stk. 1:

- a) kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger
- b) er foretaget ændringer i EF-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene
- c) træder nye krav i kraft i henhold til en af de retsakter, der finder anvendelse på den godkendte køretøjstype.

[...]«

- 10 I samme kapitel bestemmer direktivets artikel 15, som har overskriften »Særlige bestemmelser vedrørende systemer, komponenter og separate tekniske enheder«, i stk. 2 som følger:

»En revision betegnes som en »udvidelse«, hvis der ud over bestemmelserne i stk. 1:

- a) kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger
- b) er foretaget ændringer i EF-typegodkendelsesattesten, bortset fra i bilagene
- c) træder nye krav i kraft i henhold til en af de retsakter, der finder anvendelse på det godkendte system, den godkendte komponent eller den godkendte separate tekniske enhed.

[...]«

- 11 Rammedirektivets artikel 17, der vedrører ophøret af gyldigheden af en EF-typegodkendelse af køretøjer, bestemmer i stk. 1:

»En EF-typegodkendelse af et køretøj ophører med at være gyldig i et af følgende tilfælde:

[...]

b) når produktionen af det godkendte køretøj ophører definitivt og frivilligt

[...]«

12 Af stk. 1, første afsnit, i dette direktivs artikel 18, der har overskriften »Typeattest«, fremgår følgende:

»I sin egenskab af indehaver af en EF-typegodkendelsesattest for et køretøj leverer fabrikanten en typeattest, der skal ledsage hvert færdigopbygget, delvis opbygget eller trinvis færdigopbygget køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype.«

13 Det nævnte direktivs artikel 29 er affattet som følger:

»1. En medlemsstat, der godtgør, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder udgør en alvorlig fare for færdselssikkerheden eller i alvorlig grad skader miljøet eller folkesundheden, selv om de er i overensstemmelse med de gældende krav eller er korrekt mærket, kan i et tidsrum på højst seks måneder nægte registrering af sådanne køretøjer eller nægte at tillade salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder på sit område

I sådanne tilfælde underretter den pågældende medlemsstat omgående fabrikanten, de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom, idet den angiver grundene til sin beslutning, og navnlig om denne skyldes:

- mangler i de relevante retsakter, eller
- fejlagtig anvendelse af de relevante krav

2. Kommissionen hører hurtigst muligt de berørte parter og navnlig den godkendende myndighed, der udstedte typegodkendelsen, for at forberede en afgørelse.

3. Hvis de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger tilskrives mangler i de relevante retsakter, træffes der passende foranstaltninger som følger:

- hvis der er tale om direktiver eller forordninger i del I i bilag IV, ændrer Kommissionen dem efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2
- hvis der er tale om UNECE-regulativer, foreslår Kommissionen de nødvendige udkast til ændringer af de relevante UNECE-regulativer efter den procedure, der finder anvendelse i henhold til den reviderede 1958-overenskomst.

4. Hvis de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger tilskrives fejlagtig anvendelse af de relevante krav, træffer Kommissionen de fornødne foranstaltninger for at sikre overensstemmelse med de pågældende krav.«

14 Rammedirektivets artikel 30, der har overskriften »Køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der ikke er i overensstemmelse med den godkendte type«, bestemmer som følger:

»1. Konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at nye køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller er forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, træffer den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige for, at de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der produceres, bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Den godkendende myndighed i den pågældende medlemsstat underretter de godkendende myndigheder i de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger.

[...]

3. Godtgør en medlemsstat, at nye køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, som er ledsaget af en typeattest eller forsynet med et godkendelsesmærke, ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, kan den anmode den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, om at kontrollere, om de køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder, der er under fremstilling, fortsat er i overensstemmelse med den godkendte type. Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den pågældende medlemsstat snarest muligt og under alle omstændigheder senest seks måneder efter, at anmodningen er fremsat, de fornødne foranstaltninger.

4. Den godkendende myndighed skal i nedenstående tilfælde anmode den medlemsstat, der har typegodkendt systemet, komponenten, den separate tekniske enhed eller det delvis opbyggede køretøj, om at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de køretøjer, der er under fremstilling, på ny bringes i overensstemmelse med den godkendte type:

- a) såfremt et køretøjs manglende overensstemmelse i forbindelse med EF-typegodkendelse af en køretøjstype udelukkende skyldes et systems, en komponents eller en separat teknisk enheds manglende overensstemmelse, eller
- b) såfremt et trinvis færdigopbygget køretøjs manglende overensstemmelse i forbindelse med etapevis typegodkendelse udelukkende skyldes manglende overensstemmelse for et system, en komponent eller en separat teknisk enhed, der er en del af det delvis opbyggede køretøj, eller for selve det delvis opbyggede køretøj.

Efter modtagelse af en sådan anmodning træffer den pågældende medlemsstat de fornødne foranstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med den medlemsstat, der har fremsat anmodningen, snarest muligt og under alle omstændigheder senest seks måneder efter, at anmodningen er fremsat. Såfremt det fastslås, at der er manglende overensstemmelse, skal den godkendende myndighed i den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelse for systemet, komponenten eller den separate tekniske enhed, eller som godkendte det delvis opbyggede køretøj, træffe de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger.

[...]«

15 Dette direktivs artikel 32, stk. 1 og 2, bestemmer:

»1. Hvis en fabrikant, der har modtaget en EF-typegodkendelse af en køretøjstype, i medfør af bestemmelserne i en retsakt eller [Europa-Parlamentets og Rådets] direktiv 2001/95/EF [af 3. december 2001 om produktsikkerhed i almindelighed (EFT 2002, L 11, s. 4)] er nødsaget til at tilbagekalde køretøjer, der allerede er solgt, registreret eller taget i brug, fordi et eller flere systemer eller en eller flere komponenter eller separate tekniske enheder, der er monteret på køretøjet, uanset om de er blevet behørigt godkendt i overensstemmelse med dette direktiv, udgør en alvorlig risiko for færdselssikkerheden, folkesundheden eller beskyttelsen af miljøet, skal han straks underrette den godkendende myndighed, der har udstedt godkendelsen for køretøjer

2. Fabrikanten foreslår over for den godkendende myndighed et sæt passende afhjælpningsforanstaltninger til fjernelse af den i stk. 1 omhandlede risiko. Den godkendende myndighed underretter straks de andre medlemsstaters myndigheder om de foreslåede foranstaltninger.

De kompetente myndigheder skal sikre, at foranstaltningerne rent faktisk gennemføres inden for deres respektive områder.«

16 Rammedirektivets artikel 45, stk. 5, er affattet som følger:

»Dette direktiv medfører ikke, at en EF-typegodkendelse udstedt for køretøjer i klasse M1 før den 29. april 2009 er ugyldig, og forhindrer heller ikke udvidelsen af sådanne godkendelser.«

17 Dette direktivs artikel 46 med overskriften »Sanktioner« bestemmer som følger:

»Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv, herunder navnlig de forbud, der er omhandlet i eller afledt af artikel 31, og af de retsakter, der er opført i bilag IV, del I, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler senest den 29. april 2009 og underretter den hurtigst muligt om alle senere ændringer.«

18 Bilag II til rammedirektivet med overskriften »Definition af køretøjsklasser og køretøjstyper« præciserer i del A, punkt 1, at klasse M1 omfatter »[k]øretøjer til personbefordring med højst 8 siddepladser foruden førerens plads«. Del B i dette bilag bestemmer:

»1. Inden for klasse M1:

Består en »køretøjstype« af køretøjer, der i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- fabrikant
- fabrikantens typebetegnelse
- væsentlige konstruktionsaspekter:
 - chassis/vognbund (åbenbare grundlæggende forskelle)
 - motor (motor med indre forbrænding/elektromotor/hybridmotor).

Ved »varianter« af en type forstås køretøjer af samme type, som i hvert fald på følgende væsentlige punkter ikke adskiller sig fra hinanden:

- karrosseriform (f.eks. sedan, hatchback, coupe, cabriolet, stationcar eller multifunktionelt køretøj)
- motor:
 - funktionsprincip (som i punkt 3.2.1.1. i bilag III)
 - cylinderantal og -arrangement
 - forskel i effekt på over 30% (dvs. at den højeste er større end 1,3 gange den laveste)
 - forskel i slagvolumen på over 20% (dvs. at det højeste er større end 1,2 gange det laveste)
- drivakslar (antal, placering, indbyrdes forbindelse)
- styrende aksler (antal og placering).

Ved »versioner« af en variant forstås køretøjer, som består af tilladte kombinationer af de forskellige punkter, der fremgår af informationspakken, i overensstemmelse med bilag VIII.

[...]«

19 Bilag IV til rammedirektivet indeholder navnlig en liste over de retsakter, som skal overholdes i forbindelse med en EF-typegodkendelse af køretøjer, blandt hvilke retsakter, i del I, optræder direktivet om luftkonditioneringsanlæg.

20 Bilag IX til rammedirektivet beskriver indholdet af EF-typeattesten. Af punkt 0 i dette bilag fremgår følgende:

»Typeattesten er en erklæring, som køretøjsfabrikanten afgiver over for køberen for at forsikre denne om, at det erhvervede køretøj på det tidspunkt, det blev fremstillet, opfyldte den gældende [EU-]lovgivning [...]

Formålet med typeattesten er også at give medlemsstaternes kompetente myndigheder mulighed for at registrere køretøjer uden først at skulle afkræve ansøgeren yderligere teknisk dokumentation.

[...]«

21 Bilag X til rammedirektivet beskriver proceduren i forbindelse med produktionens overensstemmelse, der har til formål at sikre, at hvert køretøj, hvert system, hver komponent og hver separat enhed, der er fremstillet, er i overensstemmelse med den godkendte type. Ifølge punkt 0.2 omfatter procedurerne som uadskillelige elementer vurdering af kvalitetsstyringssystemer samt verificering af genstanden for typegodkendelsen og den produktrelaterede kontrol.

22 Rammedirektivet er bl.a. blevet ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 678/2011 af 14. juli 2011 om erstatning af bilag II og ændring af bilag IV, IX og XI til direktiv 2007/46 (EUT 2011, L 185, s. 30).

23 Tredje og fjerde betragtning til denne forordning har følgende ordlyd:

»(3) Erfaringerne viser, at de nuværende kriterier for at bestemme, om en ny model af et køretøj skal anses for at være en ny type, er for uklare. Denne mangel på klarhed kan forsinke implementeringen af nye krav i EU-lovgivningen vedrørende nye typer af køretøjer. Erfaringen viser desuden, at det er muligt at omgå EU-lovgivningen om små serier ved at opdele en køretøjstype i flere undertyper under forskellige typegodkendelser. Antallet af nye køretøjer, der kan ibrugtages i EU under ordningen for små serier, kan derfor overstige det acceptable. Det er derfor vigtigt at fastlægge, hvilke tekniske karakteristika ved et køretøj der skal bruges til at afgøre, om der er tale om en ny type.

(4) I overensstemmelse med principperne i Kommissionens meddelelser med titlerne »handlingsplan om bedre og enklere lovgivningsmæssige rammer« [...] og »handlingsprogram for reduktion af administrative byrder i Den Europæiske Union« [...] vil det være hensigtsmæssigt at genoverveje kriterierne for at definere varianter og versioner inden for en køretøjstype for at reducere de byrder, som køretøjsfabrikanter pålægges. Dette ville også gøre typegodkendelsesprocessen mere gennemsigtig for medlemsstaternes kompetente myndigheder.«

24 I henhold til artikel 3, stk. 1, andet afsnit, i forordning nr. 678/2011 finder denne anvendelse på nye køretøjstyper, for hvilke der meddeles godkendelse fra og med den 29. oktober 2012. Denne forordnings artikel 2 bestemmer desuden, at forordningen ugyldiggør ingen køretøjstypegodkendelse meddelt før den 29. oktober 2012 og forhindrer ikke en udvidelse af sådanne godkendelser.

Direktiv 2001/95

25 Af artikel 2 i direktiv 2001/95 fremgår følgende:

»I dette direktiv forstås ved:

[...]

b) »[s]ikkert produkt«: ethvert produkt, som under almindelige eller rimeligt forudsigelige anvendelsesbetingelser, herunder anvendelsestid og i givet fald ibrugtagning, installation og vedligeholdelseskrav, ikke frembyder nogen risiko eller kun minimale risici, der er forenelige med produktets anvendelse, og som under hensyntagen til et højt beskyttelsesniveau for forbrugernes sikkerhed og sundhed anses for acceptable, [...]

d) »[a]lvorlig risiko«: enhver alvorlig risiko, som kræver de offentlige myndigheders omgående indgriben, herunder risici, der ikke har øjeblikkelige virkninger.

[...]«

Tysk ret

26 § 7 i EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (EF-bekendtgørelse om typegodkendelse af køretøjer) af 3. februar 2011 (BGBl. 2011 I, s. 126), som ændret ved § 4 i bekendtgørelse af 19. oktober 2012 (BGBl. 2012 I, s. 2232), bestemmer i stk. 1:

»EF-typegodkendelsen for køretøjer ophører med at være gyldig, når nye krav i en retsakt bliver obligatoriske i forbindelse med registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer i henhold til [rammedirektivets] artikel 3, stk. 1, [...], og det ikke er muligt at ajourføre godkendelsen i overensstemmelse hermed. Den ophører også med at være gyldig, når produktionen af den godkendte køretøjstype ophører definitivt. Fabrikanten skal underrette Kraftfahrt-Bundesamt (forbundskontoret for motorkøretøjer, herefter »KBA«) om produktionens ophør.«

27 Denne bekendtgørelse § 25 har følgende ordlyd:

»(1) Hvis KBA fastslår, at køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder ikke stemmer overens med den godkendte type, kan kontoret i henhold til [rammedirektivet] træffe de nødvendige foranstaltninger, der finder anvendelse afhængigt af den konkrete type, for at sikre, at produktionen stemmer overens med den godkendte type.

(2) For at afhjælpe mangler og sikre, at også køretøjer, der allerede er taget i brug, komponenter eller separate tekniske enheder stemmer overens med den godkendte type, kan KBA efterfølgende træffe sekundære foranstaltninger.

(3) KBA kan foreløbigt tilbagekalde eller inddrage typegodkendelsen helt eller delvis, især hvis det fastslås, at

1. køretøjer med typeattest, komponenter eller separate tekniske enheder, som er korrekt mærket, ikke stemmer overens med den godkendte type
2. køretøjer med typeattest, komponenter eller separate tekniske enheder udgør en betydelig risiko for færdselssikkerheden, folkesundheden eller miljøet

3. fabrikanten ikke råder over et effektivt system til at overvåge produktionens overensstemmelse eller ikke bruger det på den foreskrevne måde

eller

4. indehaveren af typegodkendelsen ikke overholder de til denne typegodkendelse knyttede forpligtelser.«

De faktiske omstændigheder, der ligger til grund for sagen, og den administrative procedure

- 28 Direktivet om luftkonditioneringsanlæg, hvis artikel 5, stk. 4, bestemmer, at luftkonditioneringsanlæg i alle køretøjstyper godkendt efter den 1. januar 2011 skal anvende et kølemiddel med en GWP-værdi på under 150, blev vedtaget i løbet af 2006.
- 29 Europæiske bilfabrikanter, som indtil da havde anvendt kølemidlet R134a med en GWP-værdi på næsten 1300, besluttede imidlertid i løbet af 2009 inden for rammerne af en international standardiseringsproces at anvende kølemidlet med referencen R1234yf, der har en GWP-værdi på 4.
- 30 Som følge af forsyningsknaphed med hensyn til kølemidlet R1234yf forårsaget af ødelæggelsen af produktionsanlæggene under tsunamien i Fukushima (Japan) meddelte Kommissionen i april 2012 medlemsstaterne, at den, henset til de særlige omstændigheder, ville afstå fra at indlede traktatbrudssager for køretøjers manglende overensstemmelse med direktivet om luftkonditioneringsanlæg, i det mindste i den periode, hvor kølemidlet R1234yf, som er det eneste kølemiddel, som er foreneligt med dette direktiv, ikke var tilgængeligt, men at dette moratorium under ingen omstændigheder ville blive forlænget ud over den 31. december 2012.
- 31 Den 3. marts 2011, den 8. juni 2011 og den 18. oktober 2012 godkendte KBA, i sin egenskab af tysk myndighed med ansvaret for typegodkendelse, efter ansøgning herom indgivet af Daimler de nye køretøjstyper 246, 176 og 117 som værende i overensstemmelse med direktivet om luftkonditioneringsanlæg.
- 32 I september 2012 gav Daimler over for de tyske myndigheder udtryk for tvivl med hensyn til sikkerheden af anvendelsen af kølemidlet R1234yf i køretøjstyper 246, 176 og 117. Virksomheden tilbagekaldte ca. 700 køretøjer for at erstatte kølemidlet og gav udtryk for sin hensigt om i køretøjer af disse typer, også efter udløbet af moratoriet i januar 2013, at anvende kølemidlet R134a i stedet for kølemidlet R1234yf, anvendelsen af hvilket lå til grund for udstedelsen af typegodkendelserne for køretøjerne. I november 2012 anmodede de tyske myndigheder Kommissionen om at undlade at anvende bestemmelserne i direktivet om luftkonditioneringsanlæg med den begrundelse, at det var nødvendigt på ny at undersøge sikkerheden forbundet med kølemidlet R1234yf.
- 33 Daimler markedsførte fra den 1. januar til den 26. juni 2013 133 713 køretøjer af type 246, 176 og 117 udstyret med et luftkonditioneringsanlæg, som anvendte kølemidlet R134a.
- 34 Den 3. januar 2013 anmodede KBA Daimler om at redegøre for de foranstaltninger, som fabrikanten havde truffet i forhold til den manglende overensstemmelse af køretøjstyper 246, 176 og 117. Som svar på denne anmodning fremlagde Daimler den 15. januar 2013 en handlingsplan med det formål at finde en teknisk løsning inden den 15. juni 2013. Den 4. marts 2013 pålagde KBA Daimler at træffe passende foranstaltninger, for at køretøjerne atter kunne blive bragt i overensstemmelse med den godkendte type, idet myndigheden oplyste, at såfremt den manglende overensstemmelse ikke blev afhjulpet, ville typegodkendelser for køretøjerne blive inddraget fra den 30. juni 2013.
- 35 Den 26. juni 2013 meddelte Daimler KBA, at virksomheden definitivt var ophørt med at producere type 246, 176 og 117.

- 36 KBA imødekom den 17. maj og den 3. juni 2013 ansøgninger indgivet af Daimler, om udvidelse af typegodkendelsen for køretøjstype 245G, opnået i løbet af 2008, dvs. inden direktivet om luftkonditioneringsanlæg fandt anvendelse på andre varianter.
- 37 Kommissionen fremsendte Forbundsrepublikken Tyskland en anmodning om oplysninger den 10. juni 2013 og en åbningsskrivelse den 27. januar 2014. Kommissionen foreholdt de tyske myndigheder, at de fra januar til juni 2013 havde tilladt, at 133 713 køretøjer var blevet fremstillet og markedsført i strid med den gældende typegodkendelse, at de havde omgået direktivet om luftkonditioneringsanlæg og ikke havde pålagt fabrikanten nogen sanktion.
- 38 Forbundsrepublikken Tyskland fremsendte sin besvarelse den 26. marts 2014. Med hensyn til de køretøjer, som udviste manglende overensstemmelse, påberåbte denne medlemsstat sig det skøn, som de nationale myndigheder er tillagt ved rammedirektivet, og proportionalitetsprincippet. Forbundsrepublikken Tyskland anførte, at det af oplysningerne fremsendt af Daimler kunne udledes, at anvendelsen af kølemidlet R1234yf udgjorde en sikkerhedsrisiko.
- 39 Ifølge Forbundsrepublikken Tyskland var KBA desuden nødsaget til at imødekomme den ansøgning om udvidelse af godkendelsen for type 245G, som Daimler havde indgivet.
- 40 Den 25. september 2014 fremsendte Kommissionen Forbundsrepublikken Tyskland en begrundet udtalelse, hvori den fastholdt den kritik, som den havde givet udtryk for i sin åbningsskrivelse. Den opfordrede denne medlemsstat til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme den begrundede udtalelse inden for en frist på to måneder efter modtagelsen heraf.
- 41 Forbundsrepublikken Tyskland besvarede denne udtalelse ved skrivelse af 25. november 2014, idet den i det væsentlige gentog argumenterne fremført i dens svar på åbningsskrivelsen.
- 42 Da Kommissionen ikke finder Forbundsrepublikken Tysklands svar tilfredsstillende, har den anlagt det foreliggende søgsmål.

Søgsmålet

Det første klagepunkt om tilsidesættelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg og af rammedirektivet, herunder navnlig rammedirektivets artikel 12 og 30

Parternes argumenter

- 43 Med sit første klagepunkt har Kommissionen nedlagt påstand om, at det fastslås, at der foreligger en tilsidesættelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg og af rammedirektivet, herunder navnlig sidstnævnte direktivs artikel 12 og 30, idet Forbundsrepublikken Tyskland ikke har truffet de fornødne foranstaltninger for, at køretøjer af type 246, 176 og 117 atter kunne blive bragt i overensstemmelse med deres godkendte typer (rammedirektivets 12 og 30)
- 44 Kommissionen har anført, at rammedirektivets artikel 12 og 30 bestemmer, at den medlemsstat, der har godkendt en køretøjstype, skal kontrollere de producerede køretøjers overensstemmelse med den godkendte type, og hvis den opdager, at produktionen eller de nye producerede køretøjer ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, skal den træffe foranstaltninger for at sikre denne overensstemmelse og om nødvendigt inddrage typegodkendelsen, således at de producerede køretøjer bringes i overensstemmelse med den godkendte type. Formålet med rammedirektivets artikel 12, og herunder navnlig artikel 12, stk. 3, og bilag X til dette direktiv består ikke blot i fastsættelsen af

passende forholdsregler for at kunne fastslå enhver manglende overensstemmelse i produktionen, men navnlig i at opretholde overensstemmelse i produktionen ved at sikre vedtagelsen af de nødvendige foranstaltninger i tilfælde af, at der opdages en manglende overensstemmelse.

- 45 Ifølge Kommissionen følger det af artikel 4, stk. 2, i og bilag IV til rammedirektivet samt af artikel 5, stk. 4, i direktivet om luftkonditioneringsanlæg, at køretøjstype 246, 176 og 117 kun kunne godkendes, hvis GWP-værdien for det kølemiddel, som anvendtes i disse køretøjers luftkonditioneringsanlæg, ikke oversteg 150. Daimler havde imidlertid produceret nye køretøjer af type 246, 176 og 117, som i deres luftkonditioneringsanlæg anvendte et kølemiddel, hvis GWP-værdi oversteg 150, således at de ikke var i overensstemmelse med den godkendte type.
- 46 Kommissionen har anført, at de tyske myndigheder har anerkendt, at de var bekendt med, at Daimler i perioden fra den 1. januar 2013 til den 26. juni 2013 havde markedsført 133 713 køretøjer, som ikke var i overensstemmelse med den godkendte type.
- 47 Kommissionen har gjort gældende, at ud over disse 133 713 køretøjer fortsatte Daimler med at producere køretøjer af type 246, 176 og 117, idet virksomheden udvidede type 245G, en gammel køretøjstype, som kravene i direktivet om luftkonditioneringsanlæg ikke fandt anvendelse på, til at omfatte disse køretøjer. Kommissionen har i denne forbindelse anført, at bortset fra den omstændighed, at deres luftkonditioneringsanlæg anvender kølemidlet R134a, er køretøjer i Klasse A, Klasse B og Klasse CLA, som er omfattet af udvidelsen af køretøjstype 245G, de samme køretøjer, som de køretøjer, der er godkendt som type 246, 176 og 117. Det er Kommissionens opfattelse, at i alt ca. 800 000 køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med deres godkendelse, således er blevet markedsført i perioden fra begyndelsen af 2013 til slutningen af 2016.
- 48 Kommissionen har foreholdt Forbundsrepublikken Tyskland, at den ikke har truffet foranstaltninger til at sikre, at køretøjerne atter bringes i overensstemmelse med den godkendte type, såsom inddragelse af typegodkendelsen eller tilbagekaldelse og reparation af de omhandlede køretøjer.
- 49 Kommissionen har som svar på Forbundsrepublikken Tysklands argument, hvorved der gives udtryk for tvivl for så vidt angår sikkerheden ved anvendelsen af kølemidlet R1234yf i køretøjer af type 246, 176 og 117, gjort gældende, at denne tvivl i mellemtiden har vist sig at savne grundlag. Endvidere er det for den juridiske vurdering af de overtrædelser, som Forbundsrepublikken Tyskland foreholdes i den foreliggende sag, af ringe betydning, om de tyske myndigheder på grundlag af de oplysninger, som de rådede over, måtte være af den opfattelse, at anvendelsen af dette kølemiddel udgjorde en risiko for færdselssikkerheden og menneskers sundhed.
- 50 Rammedirektivet indeholder således ingen undtagelser, som tillader medlemsstaterne ikke at tage hensyn til de harmoniserede tekniske krav, hvis der består tvivl om, hvorvidt de er passende, men det indeholder en ubetinget pligt til at sikre overholdelsen af alle tekniske krav. Hvad navnlig angår rammedirektivets artikel 30 har Kommissionen gjort gældende, at de proportionalitetshensyn, som sagsøgte har påberåbt sig, ikke fritager denne medlemsstat fra forpligtelsen til at træffe de fornødne foranstaltninger over for Daimler med henblik på atter at bringe de omhandlede køretøjer i overensstemmelse med den godkendte type.
- 51 Kommissionen har endelig anført, at når køretøjer til trods for deres overensstemmelse med den godkendte type »udgør en alvorlig fare for færdselssikkerheden eller i alvorlig grad skader miljøet eller folkesundheden«, tillader rammedirektivets artikel 29, undtagelsesvis, at den pågældende medlemsstat nægter registrering af sådanne køretøjer eller nægter at tillade salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer i et tidsrum på højst seks måneder. Forbundsrepublikken Tyskland har imidlertid ikke fulgt den procedure, der er fastsat i denne forbindelse.

- 52 Forbundsrepublikken Tyskland har forklaret, at henimod udgangen af 2012 havde Daimler og andre organisationer, såsom Verband der Automobilindustrie og Deutsche Umwelthilfe på grundlag af test, som de havde gennemført, konstateret, at anvendelsen af det nye kølemiddel R1234yf i køretøjer var forbundet med en »påvist sikkerhedsrisiko«. Disse test, som også havde vedrørt andre typer køretøjer end de af Daimler producerede, havde vist, at der i visse situationer kunne opstå en pludselig og voldsom selvantændelse af kølemidlet, som resulterede i, at køretøjet brød i brand, og som bevirkede en stærkt giftig eksponering for hydrogenfluorid og for carbonylfluorid, således at det måtte antages, at passagerer i køretøjet og personer, som befandt sig i nærheden af dette, var udsat for umiddelbar livsfare. Desuden havde andre køretøjsfabrikanter givet udtryk for samme opfattelse og havde i anden halvdel af 2012 omdannet deres godkendelser for køretøjer, i forbindelse med hvilke det nye kølemiddel R1234yf anvendes, til ældre godkendelser, som gør det muligt at anvende kølemidlet R134a.
- 53 Under disse omstændigheder burde KBA på dette stadie have fastslået, at køretøjer udstyret med det nye kølemiddel R1234yf var forbundet med en alvorlig risiko som omhandlet i artikel 2, litra d), i direktiv 2001/95, således at det ikke kan foreholdes denne myndighed ikke at have pålagt Daimler straks at ombygge de 133 713 køretøjer, som ikke var i overensstemmelse med den godkendte type, og som var blevet markedsført i perioden fra den 1. januar 2013 til den 26. juni 2013. KBA's beslutning om at foretage sine egne test for dernæst at kunne træffe en beslutning på et velinformeret grundlag er fuldt ud i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og er endvidere blevet anerkendt som korrekt af Den Europæiske Unions Fælles Forskningscenter (JRC) efter en intensiv kontrol. Selv om resultaterne af myndighedens test ikke har tilført tilstrækkelige beviser for at bekræfte, at der forelå en alvorlig risiko som omhandlet i direktiv 2001/95, og for, at umiddelbar handling er påkrævet, blev der ikke desto mindre konstateret selvantændelser og eksponeringer for hydrogenfluorid, hvilket udgør et klart indicium for de vedvarende problemer, som er forbundet med anvendelsen af kølemidlet R1234yf i motorkøretøjers luftkonditioneringsanlæg. KBA opfordrede således af sikkerhedshensyn kraftigt til at fortsætte disse test for mere præcist at kunne bedømme de potentielle risici.
- 54 Forbundsrepublikken Tyskland har fremhævet, at KBA ved syv lejligheder opfordrede Daimler til atter at bringe disse 133 713 køretøjer, som ikke var i overensstemmelse med den godkendte type, i overensstemmelse hermed, og at udvikle de fornødne tekniske løsninger med henblik herpå. Daimler oplyste ved en skrivelse af 20. november 2015 KBA om de sikringsforanstaltninger, som virksomheden havde fastsat for anvendelsen af det nye kølemiddel i dens nye køretøjer, og redegjorde ved skrivelser af den 16. og den 18. december 2015, af den 7. marts 2016 og af den 23. september 2016 for de mulige tekniske løsninger for ved ombygning atter at bringe de 133 713 køretøjer, som ikke var i overensstemmelse med den godkendte type, i overensstemmelse hermed. Da Daimler imidlertid ikke foretog denne opgradering af disse køretøjer, idet virksomheden gjorde gældende, at det befrygtedes, at det ikke var muligt at sikre en tilstrækkelig kvalitet af monteringen, pålagde KBA ved forvaltningsakt af 23. marts 2017 en sådan opgraderingsforanstaltning. Daimler anfægtede imidlertid dette pålæg, og den administrative procedure for undersøgelse af dette verserer nu.
- 55 Forbundsrepublikken Tyskland har anfægtet det tal på 800 000 køretøjer, som Kommissionen har henvist til inden for rammerne af sit første klagepunkt, eftersom dette vedrører køretøjer af type 245G.
- 56 Forbundsrepublikken Tyskland har bestridt at have tilsidesat rammedirektivets artikel 12. Ifølge denne medlemsstats fortolkning af denne bestemmelse vedrører den ikke kontrollen af selve køretøjerne, men derimod kontrollen af, om der er truffet passende forholdsregler for efterfølgende at sikre, at disse køretøjer er i overensstemmelse med den godkendte type. I den foreliggende sag foreligger der intet indicium for, at den kvalitetskontrol, som Daimler har gennemført, ikke har fungeret. I modsætning til, hvad Kommissionen har anført, bevirker den manglende overensstemmelse ikke automatisk, at der foreligger en tilsidesættelse af pligten til at kontrollere kvalitetskontrollsystemet. Tværtimod blev KBA

på et meget tidligt tidspunkt oplyst om, at der forelå en manglende overensstemmelse fra den 1. januar 2013, som bunder i det forhold, at kølemidlet R134a fortsat blev anvendt i stedet for det foreskrevne kølemiddel, R1234yf.

- 57 Forbundsrepublikken Tyskland har også bestridt at have tilsidesat rammedirektivets artikel 30. Ifølge denne medlemsstat tillægger denne bestemmelse udtrykkeligt medlemsstaternes myndigheder et skøn. Proportionalitetsprincippet fremgår af udtrykket »træffer de foranstaltninger, der er nødvendige« i denne bestemmelse, ligesom det af dette udtryk fremgår, at medlemsstaterne skal handle gradvist og først som en sidste udvej inddrage typegodkendelsen, således som det følger af udtrykket »herunder om nødvendigt« i samme bestemmelse.
- 58 Forbundsrepublikken Tyskland har fremhævet, at rammedirektivets artikel 30, stk. 1, ikke fastsætter nogen frist, og at den frist på fire måneder, som Daimler blev indrømmet af KBA i myndighedens skrivelse af 4. marts 2013 for at træffe de nødvendige forholdsregler med henblik på atter at bringe køretøjerne i overensstemmelse med den godkendte type, ikke var for lang, henset til den frist på seks måneder, der er fastsat i stk. 3 og 4 i artikel 30.
- 59 Forbundsrepublikken Tyskland har gjort gældende, at den af KBA i denne skrivelse meddelte inddragelse af godkendelsen i tilfælde af, at fabrikanten ikke overholdt pålægget om at bringe de omhandlede køretøjer i overensstemmelse med den godkendte type inden den 30. juni 2013, ikke længere kunne anvendes, eftersom Daimler definitivt var ophørt med produktionen af disse køretøjer inden udløbet af denne frist. Endvidere indeholder rammedirektivet ikke nogen bestemmelser om, hvad der skal ske med de køretøjer, som produceres og markedsføres indtil tilbagekaldelsen af typegodkendelsen. Direktivets artikel 32 indeholder en bestemmelse om tilbagekaldelse af køretøjer, men udelukkende når de »udgør en alvorlig risiko for færdselssikkerheden, folkesundheden eller beskyttelsen af miljøet«. Dette har imidlertid ikke været tilfældet i den foreliggende sag. Den manglende overensstemmelse har således ikke indebåret en forøget risiko for færdselssikkerheden og folkesundheden og har kun haft en marginal indvirkning på miljøet, henset til overgangsbestemmelserne i direktivet om luftkonditioneringsanlæg, der har gjort det muligt at fortsætte med anvendelsen af det gamle kølemiddel for millioner af nye køretøjer indtil udløbet af overgangsperioden på seks år, som udløb den 31. december 2016, og for flere køretøjer såsom busser og erhvervskøretøjer, som ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde.
- 60 Ifølge Forbundsrepublikken Tyskland ville et pålæg om straks at ombygge de omhandlede køretøjer, henset til de faktiske omstændigheder og til, at en sådan ombygning på dette tidspunkt var umulig, have resulteret i, at produktionen af disse køretøjer ville blive lukket ned, og ville have medført alvorlig økonomisk skade for ejerne af disse køretøjer, hvilket vil påvirke markedet for Daimler og økonomisk forbundne virksomheder i hele EU.

Domstolens bemærkninger

- 61 Der skal foretages en undersøgelse af først de foreholdte omstændigheder, derefter af fortolkningen af rammedirektivets artikel 12 og af fortolkningen af dette direktivs artikel 30 og endelig af det forsvarsanbringende, som Forbundsrepublikken Tyskland har påberåbt sig vedrørende køretøjernes sikkerhed.
- 62 De omstændigheder, som Forbundsrepublikken Tyskland foreholdes af Kommissionen, vedrører navnlig 133 713 køretøjer, der ikke var i overensstemmelse med de godkendte typer 246, 176 og 117, og som var blevet markedsført af Daimler i perioden fra den 1. januar til den 26. juni 2013, hvor denne virksomhed oplyste KBA om, at den definitivt var ophørt med at producere disse køretøjer. Kommissionen har også, inden for rammerne af det første klagepunkt, kritiseret markedsføringen af ca. 800 000 køretøjer, der ikke var i overensstemmelse med deres godkendelse, i perioden fra begyndelsen af 2013 og til slutningen af 2016. Som præciseret af Kommissionen i replikken er dette

tal på ca. 800 000 køretøjer sammensat af dels 133 713 køretøjer, der ikke var i overensstemmelse med de godkendte typer 246, 176 og 117, dels køretøjer, der svarer til disse typer, og som type 245G, en gammel køretøjstype, som kravene i direktivet om luftkonditioneringsanlæg ikke fandt anvendelse på, var blevet udstrakt til at omfatte. Disse sidstnævnte køretøjer er også omfattet af Kommissionens tredje klagepunkt, hvorved den har foreholdt sagsøgte, at der foreligger en omgåelse af dette direktiv.

- 63 Det skal herved fastslås, at Kommissionen ikke samtidigt kan kritisere dels, inden for rammerne af det første klagepunkt, den omstændighed, at de nævnte køretøjer ikke er blevet produceret i overensstemmelse med de godkendte typer 246, 176 og 117, dels, inden for rammerne af det tredje klagepunkt, den omstændighed, at der for deres produktion er blevet anvendt en udvidelse af type 245G.
- 64 Eftersom Kommissionen ikke har bestridt, at produktionen af køretøjer af de godkendte typer 246, 176 og 117, som oplyst af Daimler over for KBA, definitivt ophørte den 26. juni 2013, skal der inden for rammerne af nærværende klagepunkt ikke tages hensyn til andre køretøjer end de 133 713 køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med disse godkendte typer, og som Daimler har markedsført indtil denne dato.
- 65 Forbundsrepublikken Tyskland har ikke bestridt, at disse 133 713 køretøjer ikke var i overensstemmelse med type 246, 176 og 117, godkendt efter den 1. januar 2011, idet de ikke var udstyret med kølemiddel R1234yf foreskrevet for disse godkendte typer, men med et kølemiddel, hvis GWP-værdi oversteg 150, der er det referenceniveau, der er fastsat ved artikel 5, stk. 4, i direktivet om luftkonditioneringsanlæg. Forbundsrepublikken Tyskland har imidlertid anført, at den hverken har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til rammedirektivets artikel 12 eller i henhold til dette direktivs artikel 30, dels eftersom KBA var blevet oplyst om den manglende overensstemmelse i slutningen af 2012, hvilket viser, at kvalitetskontrolsystemet fastsat ved denne førstnævnte bestemmelse fungerede, dels eftersom denne sidstnævnte bestemmelse tillagde medlemsstaterne et skøn. I den foreliggende sag handlede KBA på forholdsmæssig vis i overensstemmelse med ordlyden af denne bestemmelse og med behovet for at sikre menneskers sikkerhed og sundhed og beskyttelsen af miljøet.
- 66 For så vidt angår rammedirektivets artikel 12 vedrører Kommissionens første klagepunkt hovedsageligt stk. 3 i denne artikel, som omhandler de foranstaltninger, som medlemsstaterne skal træffe i tilfælde af, at produktionen af køretøjer ikke er i overensstemmelse med en typegodkendelse, og ikke stk. 1 i artikel 12, som vedrører kontrol af de forholdsregler, som er truffet til sikring af, at køretøjerne er i overensstemmelse med den godkendte type.
- 67 Det, som Forbundsrepublikken Tyskland foreholdes, er således ikke, at den har tilsidesat forpligtelsen til at kontrollere produktionens manglende overensstemmelse, men derimod, at den ikke har truffet de nødvendige foranstaltninger for atter at bringe produktionen i overensstemmelse med den godkendte type, selv om det følger af dette stk. 3, at når en medlemsstat, der har udstedt en EF-typegodkendelse, fastslår, at forholdsreglerne vedrørende produktionens overensstemmelse ikke finder anvendelse, afviger væsentligt fra de vedtagne forholdsregler og kontrolplaner eller ikke længere finder anvendelse, selv om produktionen ikke er ophørt, skal denne medlemsstat »træffe de fornødne foranstaltninger, herunder inddragelse af typegodkendelser«, for at sikre, at proceduren for produktionens overensstemmelse er fulgt korrekt.
- 68 Det skal med hensyn til rammedirektivets artikel 30, stk. 1, bemærkes, at denne bestemmelse også fastsætter, at konstaterer en medlemsstat, som har udstedt en EF-typegodkendelse, at nye køretøjer, som er ledsaget af en typeattest, ikke er i overensstemmelse med den type, den har godkendt, »træffer den de foranstaltninger, herunder om nødvendigt inddragelse af typegodkendelsen, der er nødvendige«, for at køretøjerne bringes i overensstemmelse med den godkendte type.

- 69 Det fremgår herved af ordlyden af disse bestemmelser, at de tillægger medlemsstaterne en skønsmargin ved fastsættelsen af de foranstaltninger, som er nødvendige, for at køretøjerne bringes i overensstemmelse med den godkendte type.
- 70 Det fremgår endvidere af rammedirektivet, at det ikke kan udelukkes, at en godkendt type er forbundet med en alvorlig risiko, som først opdages efter godkendelsen. Dette direktivs artikel 29 bestemmer således, at en medlemsstat kan nægte registrering af nye køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder, eller nægte at tillade salg eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, komponenter eller separate tekniske enheder på sit område, når de udgør en alvorlig fare for færdselssikkerheden eller i alvorlig grad skader miljøet eller folkesundheden, selv om de er i overensstemmelse med de gældende krav. Ligeledes omhandler rammedirektivets artikel 32 tilbagekaldelse af køretøjer, der allerede er solgt, registreret eller taget i brug, fordi et eller flere systemer eller en eller flere komponenter eller separate tekniske enheder, der er monteret på køretøjet, uanset om de er blevet behørigt godkendt i overensstemmelse med rammedirektivet, udgør en alvorlig risiko for færdselssikkerheden, folkesundheden eller beskyttelsen af miljøet.
- 71 Analogt gælder inden for rammerne af rammedirektivets artikel 12 og 30, at når, som i den foreliggende sag, myndighederne i den pågældende medlemsstat af fabrikanten af de omhandlede køretøjer oplyses om en manglende overensstemmelse med den godkendte type, og denne manglende overensstemmelse begrundes ved denne fabrikants fremlæggelse af objektive, pålidelige og seriøse oplysninger, som godtgør en alvorlig risiko for menneskers sundhed og sikkerhed eller miljøet, såfremt de gældende krav overholdes, er disse myndigheder berettigede til ikke uden videre at pålægge en tilbagekaldelse og ombygning af de omhandlede køretøjer eller til ikke uden videre at inddrage den omhandlede typegodkendelse og at foretage deres egen vurdering af disse risici, inden de i givet fald beslutter at foretage denne tilbagekaldelse og denne ombygning, og endog denne inddragelse.
- 72 Det tilkommer ikke desto mindre denne medlemsstat, i lighed med, hvad rammedirektivets artikel 29 og 32 foreskriver, straks at underrette Kommissionen og de andre medlemsstater om den alvorlige risiko, som den har fået kendskab til, og i givet fald om de foranstaltninger, som fabrikanten har foreslået med henblik på at neutralisere den omhandlede risiko.
- 73 Hvis det imidlertid efter denne bedømmelse viser sig, at den alvorlige risiko ikke er godtgjort, påhviler det denne medlemsstat hurtigst muligt at træffe de fornødne foranstaltninger til sikring af, at de omhandlede køretøjer atter bringes i overensstemmelse med den godkendte type.
- 74 Eftersom den ved rammedirektivet fastsatte godkendelsesprocedure, som det fremgår af dette direktivs anden betragtning, er baseret på princippet om en fuldstændig harmonisering, tillader den skønsmargin, som medlemsstaterne er tillagt ved rammedirektivets artikel 12 og 30, dem ikke selv at vurdere nødvendigheden af at nå dette mål om overensstemmelse.
- 75 At tillade medlemsstaterne selv at vurdere nødvendigheden af at nå dette mål om overensstemmelse ville, som generaladvokaten har anført i punkt 67 i forslaget til afgørelse, fratage det harmoniserede typegodkendelsessystem som defineret i rammedirektivet, sammenholdt med retsakterne, enhver effektiv virkning.
- 76 Det kan herved til orientering bemærkes, at rammedirektivets artikel 30, stk. 3, bestemmer, at hvis der af en medlemsstat fremsættes en anmodning om kontrol af overensstemmelse, skal den medlemsstat, der har udstedt EF-typegodkendelsen, træffe de fornødne foranstaltninger senest seks måneder efter, at denne anmodning er fremsat. Rammedirektivets artikel 30, stk. 4, fastsætter, under de i denne bestemmelse omhandlede betingelser, den samme anvendelse af en maksimumfrist på seks måneder.
- 77 I den foreliggende sag fremgår det af de for Domstolen fremlagte sagsakter, at de tyske myndigheder havde været i permanent kontakt med Kommissionen.

- 78 Det skal ikke desto mindre bemærkes, at disse myndigheder reagerede sent på den manglende overensstemmelse med deres godkendte typer af køretøjerne af type 246, 176 og 117. De var således blev gjort bekendt med den tvivl, som Daimler nærrede med hensyn til sikkerheden af kølemidlet R1234yf, allerede i september 2012, og Kommissionen anmodede om oplysninger den 10. juni 2013 og fremsendte en åbningsskrivelse den 27. januar 2014 og en begrundet udtalelse den 25. september 2014. Det fremgår af de for Domstolen fremlagte sagsakter, at de tyske myndigheder allerede den 8. oktober 2013, efter en første fase med test, have fastslået, at der ikke var nogen væsentlig sandsynlighed for, at de alvorlige risici for menneskers sundhed og sikkerhed samt miljøet, som Daimler havde påberåbt sig, ville realiseres. Disse myndigheder har endvidere medgivet, at Daimler ved en skrivelse af 20. november 2015 havde bekræftet, at virksomheden havde fundet sikringsforanstaltninger med hensyn til anvendelsen af det nye kølemiddel i dens køretøjer, og at Daimler allerede fra december 2015 havde redegjort for mulige tekniske løsninger for, ved ombygning, atter at bringe de 133 713 køretøjer, som ikke var i overensstemmelse med de godkendte typer, i overensstemmelse hermed. Det var imidlertid først den 23. marts 2017, at KBA ved en forvaltningsakt pålagde fabrikanten Daimler at bringe køretøjerne i overensstemmelse med de godkendte typer ved en ombygning af disse 133 713 køretøjer, dvs. mere end to år efter udløbet af den frist på to måneder, som er angivet i denne begrundede udtalelse.
- 79 Det skal på denne baggrund fastslås, at Republikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til direktivet om luftkonditioneringsanlæg og rammedirektivets artikel 12 og 30, idet den ikke inden for den frist, der er fastsat i den begrundede udtalelse, har truffet de fornødne foranstaltninger for, at 133 713 køretøjer af type 246, 176 og 117, markedsført af Daimler i perioden fra den 1. januar 2013 til den 26. juni 2013, atter kunne blive bragt i overensstemmelse med deres godkendte typer, selv om de ikke var udstyret med kølemidlet R1234yf, som var foreskrevet for disse godkendte typer, men med et kølemiddel, hvis GWP-værdi oversteg 150, hvilket er i strid med det loft, som er fastsat ved artikel 5, stk. 4, i direktivet om luftkonditioneringsanlæg.

Det andet klagepunkt om tilsidesættelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg og af rammedirektivet, herunder navnlig af sidstnævnte direktivs artikel 46, 5 og 18

Parternes argumenter

- 80 Med sit andet klagepunkt har Kommissionen nedlagt påstand om, at det fastslås, at der foreligger en tilsidesættelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg og af rammedirektivet, herunder navnlig af sidstnævnte direktivs artikel 46, 5 og 18, idet Forbundsrepublikken Tyskland ikke har at truffet de foranstaltninger, der er nødvendige for at iværksætte sanktioner.
- 81 Kommissionen har i stævningen gjort gældende, at Daimler ikke har overholdt rammedirektivets artikel 5, stk. 1, hvorefter fabrikanten har pligt til at sørge for, at alle de krav, som har betinget godkendelsen af den pågældende køretøjstype, permanent overholdes. Siden januar 2013 producerede og markedsførte Daimler således køretøjer af type 246, 176 og 117, hvis luftkonditioneringsanlæg, som ikke var i overensstemmelse med godkendelsen for deres typer, fungerer med et andet kølemiddel, hvis GWP-værdi overstiger den maksimale værdi, som er tilladt ved artikel 5, stk. 4, i direktivet om luftkonditioneringsanlæg.
- 82 Daimler har også tilsidesat rammedirektivets artikel 18, sammenholdt med bilag IX til dette direktiv, som pålægger fabrikanterne at levere en typeattest for hvert køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype, idet en sådan attest, som det følger af bilag IX til rammedirektivet, er en erklæring, som køretøjsfabrikanten afgiver over for køberen for at forsikre denne om, at det erhvervede køretøj på det tidspunkt, det blev fremstillet, opfyldte den gældende

EU-lovgivning. Eftersom type 246, 176 og 117 siden januar 2013 ikke længere blev fremstillet i overensstemmelse med godkendelsen for deres type, svarede erklæringen fra Daimler indeholdt i typeattesten ikke til virkeligheden.

- 83 Ved ikke at pålægge Daimler sanktioner har Forbundsrepublikken Tyskland tilsidesat rammedirektivets artikel 46, som bestemmer, at medlemsstaterne i deres nationale ret skal fastsætte sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, og som skal anvendes ved fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv.
- 84 Forbundsrepublikken Tyskland har i svarskriftet gjort gældende, at det kun er i tilfælde af, at der pålægges en opgradering af de pågældende køretøjer, og Daimler ikke overholder dette pålæg, at der kan pålægges sanktioner. Forbundsrepublikken Tyskland har i retsmødet præciseret, at KBA i 2007 pålagde en opgradering, at Daimler anfægtede dette pålæg, og at den administrative procedure for undersøgelse af dette verserer nu. Ifølge Forbundsrepublikken Tyskland er der ikke tale om nogen tilsidesættelse af rammedirektivets artikel 46, eftersom det ikke er muligt at pålægge nogen sanktion, før denne administrative procedure er afsluttet.

Domstolens bemærkninger

- 85 Forbundsrepublikken Tyskland har ikke bestridt, at Daimler har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til rammedirektivets artikel 5 og 18. Det er imidlertid denne medlemsstats opfattelse, at Daimlers tilsidesættelse af virksomhedens forpligtelser ikke selvstændigt skal give anledning til pålæggelse af sanktioner, men udelukkende som konsekvens af, at foranstaltningerne med henblik på at bringe køretøjerne i overensstemmelse med deres godkendte type i medfør af rammedirektivets artikel 12 og 30 ikke er blevet gennemført.
- 86 Det bemærkes herved, at mens rammedirektivets artikel 12 og 30 vedrører de forpligtelser, som medlemsstaterne er pålagt til sikring af, at køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder er i overensstemmelse med de godkendte typer, omhandler dette direktivs artikel 5 og 18 fabrikanternes forpligtelser. Disse er således ansvarlige for produktionsoverensstemmelsesprocessen i enhver henseende og for leveringen af en typeattest, der skal ledsage hvert køretøj, som produceres i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. Rammedirektivets artikel 46 bestemmer, at medlemsstaterne skal fastsætte regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af bestemmelserne i dette direktiv, og skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til deres iværksættelse ved sanktioner, som er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.
- 87 Som generaladvokaten har anført i punkt 95 i forslaget til afgørelse, forfølger rammedirektivets artikel 46 andre formål end dem, som forfølges med dette direktivs artikel 12 og 30. De sidstnævnte bestemmelser sigter således mod overholdelsen af de tekniske krav i retsakterne, mens artikel 46 hovedsageligt forfølger målet om etablering og funktion af et indre marked, der er kendetegnet ved loyal konkurrence mellem fabrikanter. Ud over dette formål skal de i rammedirektivets artikel 46 fastsatte sanktioner også sikre, at køberen af et køretøj er i besiddelse af en typeattest, som gør det muligt for vedkommende, i overensstemmelse med bilag IX til dette direktiv, at registrere dette i en hvilken som helst medlemsstat uden at skulle fremlægge yderligere teknisk dokumentation.
- 88 Som konstateret i nærværende doms præmis 79 er det under alle omstændigheder fastslået, at Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til rammedirektivets artikel 12 og 30, idet den ikke har truffet de fornødne foranstaltninger for at bringe køretøjer af type 246, 176 og 117 i overensstemmelse med deres godkendte type inden for den frist, som er fastsat i den begrundede udtalelse.

- 89 Kommissionens andet klagepunkt skal derfor tiltrædes, og det skal fastslås, at Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til direktivet om luftkonditioneringsanlæg og rammedirektivets artikel 46, 5 og 18, idet den ikke har truffet de foranstaltninger, som er nødvendige for at iværksætte de i rammedirektivets artikel 46 omhandlede sanktioner inden for den frist, som er fastsat i den begrundede udtalelse, således at fabrikanterne overholder rammedirektivets artikel 5 og 18 vedrørende produktionsoverensstemmelse og udstedelse af en typeattest.

Det tredje klagepunkt om tilsidesættelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg og af rammedirektivet og nærmere bestemt om omgåelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg

Parternes argumenter

- 90 Med sit tredje klagepunkt har Kommissionen nedlagt påstand om, at det fastslås, at direktivet om luftkonditioneringsanlæg er blevet tilsidesat, idet Forbundsrepublikken Tyskland har omgået dette direktiv, idet den den 17. maj 2013 imødekom en ansøgning fra Daimler om at udvide godkendelsen for den eksisterende køretøjstype 245G til at omfatte køretøjer, for hvilke der allerede var blevet udstedt en anden typegodkendelse, som de nye betingelser i dette direktiv finder anvendelse på.
- 91 Kommissionen har forklaret, at i overensstemmelse med rammedirektivets artikel 14 kan en godkendt type udvides til at omfatte andre køretøjer, som adskiller sig fra den oprindeligt godkendte type, såfremt de sidstnævnte køretøjer dels opfylder de retlige betingelser for udstedelsen af den oprindelige typegodkendelse, dels minder så meget om den oprindelige godkendte type, at de kan anses for at henhøre under denne type på grundlag af de i rammedirektivets bilag II, del B, anførte kriterier.
- 92 Ifølge Kommissionen er der i den foreliggende sag ikke tale om en sådan udvidelse af type 245G. Type 245G, som blev godkendt i løbet af 2008, dvs. på et tidspunkt, hvor direktivet om luftkonditioneringsanlæg ikke fandt anvendelse, blev udvidet til at omfatte køretøjer, som allerede var blevet godkendt og fremstillet som type 246, 176 og 117, dvs. på et tidspunkt, hvor dette direktiv fandt anvendelse. Rammedirektivets artikel 6, stk. 6, bestemmer, at en allerede godkendt type, ikke kan godkendes på ny. Erstatningen af de godkendte typer 246, 176 og 117 camoufleret som en udvidelse af type 245G udgør således en omgåelse af EU-retten.
- 93 Forbundsrepublikken Tyskland har fremhævet, at godkendelserne af type 246, 176 og 117 ophørte med at være gyldige, da virksomheden ophørte med produktionen af de omtvistede typer den 26. juni 2013. Køretøjstype 245G blev fra maj 2013 inden for grænserne af, hvad der er lovligt, udvidet til at omfatte andre varianter, som anvender det gamle kølemiddel.
- 94 Forbundsrepublikken Tyskland har gjort gældende, at rammedirektivet indeholder en smidig definition af »køretøjstype«. Denne medlemsstat har fremhævet, at bilag II til rammedirektivet udtrykkeligt tillader fabrikanten selv at fastlægge rækkevidden af en køretøjstype og dermed rækkevidden af typegodkendelsen, inden for de grænser som fastsættes af de karakteristika, der definerer hver type. Denne medlemsstat har til støtte for sin argumentation henvist til forordning nr. 678/2011, der med det sigte at råde bod på den manglende præcisering af kriterierne i rammedirektivet har ændret dette direktiv med henblik på at omdefinere begreberne »typegodkendelse« og »udvidelse« og at præcisere de kriterier, som anvendes for at afgøre, om en ny køretøjsmodel skal anses for en ny type.
- 95 Denne medlemsstat er af den opfattelse, at Kommissionen på fejlagtig og forsimplet vis sidestiller begrebet »serie« eller »klasse«, dvs. navnlig Klasse A, Klasse B, og den nye Klasse B, anvendt på marketingsområdet, med typegodkendelse. Køretøjer fremstillet fra den 26. juni 2013 i klasse A, B og CLA på grundlag af køretøjstype 245G, adskiller sig fra de gamle typer 246, 176 og 117 ikke kun ved deres typebetegnelse, men også ved adskillige tekniske detaljer såvel som ved systemgodkendelserne.

96 For så vidt angår overholdelsen af direktivet om luftkonditioneringsanlæg har Forbundsrepublikken Tyskland anført, at dette direktiv udtrykkeligt indeholder bestemmelser om en overgangsperiode indtil den 1. januar 2017, i hvilken periode nye registreringer af køretøjer, der anvender det gamle kølemiddel, kan finde sted på grundlag af ældre udvidede typegodkendelser. Denne medlemsstat har heraf konkluderet, at det ikke er muligt at kvalificere den omhandlede sag som en sag om ulovlig omgåelse af direktivet om luftkonditioneringsanlæg.

Domstolens bemærkninger

- 97 Med sit tredje klagepunkt har Kommissionen i det væsentlige foreholdt Forbundsrepublikken Tyskland, at den har omgået reglerne i direktivet om luftkonditioneringsanlæg og har tilsidesat bestemmelserne i rammedirektivet, idet den, den 17. maj 2013, imødekom en ansøgning fra Daimler om, at typegodkendelsen for den eksisterende køretøjstype 245G blev udvidet til at omfatte køretøjer, der ifølge denne institution allerede først var blevet godkendt som type 246, 176 og 117. Forbundsrepublikken Tyskland har gjort gældende, at disse køretøjer udviste forskelle.
- 98 Som generaladvokaten har anført i punkt 112 i forslaget til afgørelse, har Kommissionen herved kun henvist til handelsnavnene for køretøjerne produceret af Daimler. Desuden har Kommissionen ikke i stævningen fremlagt noget materielt bevis, der godtgør, at de tekniske karakteristika ved de køretøjer, for hvilke udvidelsen af type 245G blev indrømmet, og som er blevet produceret efter den 26. juni 2013, ikke udviste forskelle i forhold til type 246, 176 og 117.
- 99 Som generaladvokaten har anført i punkt 113 og 114 i forslaget til afgørelse, tillægger de bestemmelser, som finder anvendelse, endvidere fabrikanten en klar skønsmargin. Det fremgår herved af rammedirektivets tekst og nærmere bestemt af bilag II til dette direktiv, at fabrikanten selv kan fastlægge rækkevidden af en køretøjstype. Som det fremgår af kapitel V i dette direktiv, tillader direktivet desuden udvidelse af gamle typegodkendelser. En bred fortolkning af rammedirektivet understøttes af tredje betragtning til forordning nr. 678/2011, som ændrede dette direktiv, hvorefter »[e]rfaringerne viser, at de nuværende kriterier for at bestemme, om en ny model af et køretøj skal anses for at være en ny type, er for uklare«.
- 100 Det følger heraf, at Kommissionen ikke i denne henseende har fremlagt tilstrækkelige beviser til støtte for sit tredje klagepunkt.
- 101 Endvidere har Kommissionen i det væsentlige anført, at formålet med den udvidelse, som er fastsat i rammedirektivets artikel 14, stk. 2, er til hinder for, at en fabrikant unddrager sig anvendeligheden af gældende retsbestemmelser for køretøjer af nye godkendte typer ved, for nyregistrerede køretøjer, at udvide en anden køretøjstype, der er blevet godkendt inden disse bestemmelsers ikrafttræden. En sådan udvidelse strider mod rammedirektivets mål om at sørge for, at nyregistrerede køretøjer sikrer et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau.
- 102 Det skal herved bemærkes, at, som det fremgår af rammedirektivets artikel 14, stk. 2, er der tale om en udvidelse af en godkendt køretøjstype, når der kræves yderligere inspektioner eller nye prøvninger, når der er foretaget ændringer i typegodkendelsesattesten, og når der træder nye harmoniserede tekniske krav i kraft i, der finder anvendelse på de pågældende godkendte køretøjstyper.
- 103 Som generaladvokaten har anført i punkt 121 i forslaget til afgørelse, fremgår det hverken af artikel 14 eller af andre bestemmelser i det omhandlede harmoniserede system, at den krævede udvidelse skal være underlagt et teknisk fremskridt i retning af forfølgelse af rammedirektivets sikkerheds- og miljøbeskyttelsesmål.

- 104 Hvad mere er, foreskriver artikel 5, stk. 5, i direktivet om luftkonditioneringsanlæg udtrykkeligt en overgangsperiode indtil den 1. januar 2017, i hvilken periode nye registreringer af køretøjer, som anvender det gamle kølemiddel, stadig kunne finde sted på grundlag af gamle udvidede typegodkendelser, mens de pågældende tekniske krav allerede var i kraft fra den 1. januar 2011 for nye godkendelser. Som generaladvokaten har anført i punkt 12 i forslaget til afgørelse, anvender dette direktiv derfor en gradvis tilgang.
- 105 Det kan således ikke af det foregående konkluderes, at den udvidelse af godkendelsen, som Daimler ansøgte om, og som KBA indrømmede, ikke var forenelig med rammedirektivet eller med direktivet om luftkonditioneringsanlæg.
- 106 Kommissionen har følgelig ikke godtgjort, at Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat bestemmelserne i rammedirektivet, eller at den har tilladt Daimler at omgå direktivet om luftkonditioneringsanlæg.
- 107 Det følger af det ovenstående, at der ikke er grundlag for Kommissionens tredje klagepunkt.
- 108 På baggrund af samtlige ovenstående betragtninger skal det fastslås, at Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser:
- i henhold til direktivet om luftkonditioneringsanlæg og rammedirektivets artikel 12 og 30, idet den ikke inden for den frist, som er fastsat i den begrundede udtalelse, har truffet de fornødne foranstaltninger for, at 133 713 køretøjer af type 246, 176 og 117 markedsført af Daimler i perioden fra den 1. januar 2013 til den 26. juni 2013 atter kunne blive bragt i overensstemmelse med deres godkendte typer, selv om de ikke var udstyret med kølemidlet R1234yf, som var foreskrevet for disse godkendte typer, men med et kølemiddel, hvis GWP-værdi oversteg 150, hvilket er i strid med det loft, som er fastsat ved artikel 5, stk. 4, i direktivet om luftkonditioneringsanlæg, og
 - i henhold til direktivet om luftkonditioneringsanlæg og rammedirektivets artikel 46, 5 og 18, idet den ikke har truffet de foranstaltninger, som er nødvendige for at iværksætte de i sidstnævnte direktivs artikel 46 omhandlede sanktioner inden for den frist, som er fastsat i den begrundede udtalelse, således at fabrikanterne overholder nævnte direktivs artikel 5 og 18 vedrørende produktionsoverensstemmelse og udstedelse af en typeattest.
- 109 I øvrigt bør Forbundsrepublikken Tyskland frifindes.

Sagsomkostninger

- 110 Ifølge Domstolens procesreglements artikel 138, stk. 1, pålægges det den tabende part at betale sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom.
- 111 I den foreliggende sag har Kommissionen og Forbundsrepublikken Tyskland begge nedlagt påstand om, at den anden part i sagen tilpligtes at betale sagsomkostningerne.
- 112 Det nævnte procesreglements artikel 138, stk. 3, bestemmer, at Domstolen, hvis dette efter omstændighederne findes begrundet, kan beslutte, at en part, ud over at bære sine egne omkostninger, skal betale en del af modpartens omkostninger. I medfør af denne bestemmelse træffes der i den foreliggende sag bestemmelse om, at Forbundsrepublikken Tyskland betaler bærer sine egne omkostninger og betaler halvdelen af Kommissionens omkostninger.
- 113 Kommissionen pålægges at bære halvdelen af sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

1) Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser

- i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF af 17. maj 2006 om emissioner fra luftkonditioneringsanlæg i motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og artikel 12 og 30 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»rammedirektiv«), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 371/2010 af 16. april 2010, idet den ikke inden for den frist, som er fastsat i den begrundede udtalelse, har truffet de fornødne foranstaltninger for, at 133 713 køretøjer af type 246, 176 og 117 markedsført af Daimler i perioden fra den 1. januar 2013 til den 26. juni 2013 atter kunne blive bragt i overensstemmelse med deres godkendte typer, selv om de ikke var udstyret med kølemidlet R1234yf, som var foreskrevet for disse godkendte typer, men med et kølemiddel, hvis GWP-værdi oversteg 150, hvilket er i strid med det loft, som er fastsat ved artikel 5, stk. 4, i direktiv 2006/40, og
- i henhold til direktiv 2006/40 og artikel 46, 5 og 18 i direktiv 2007/46, som ændret ved forordning nr. 371/2010, idet den ikke har truffet de foranstaltninger, som er nødvendige for at iværksætte de i sidstnævnte direktivs artikel 46 omhandlede sanktioner inden for den frist, som er fastsat i den begrundede udtalelse, således at fabrikanterne overholder nævnte direktivs artikel 5 og 18 vedrørende produktionsoverensstemmelse og udstedelse af en typeattest.

2) I øvrigt frifindes Forbundsrepublikken Tyskland.

3) Forbundsrepublikken Tyskland bærer sine egne omkostninger og betaler halvdelen af Europa-Kommissionens omkostninger.

4) Kommissionen bærer halvdelen af sine egne omkostninger.

Underskrifter