



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 4ης Οκτωβρίου 2018\*

«Παράβαση κράτους μέλους – Οδηγία 2006/40/EK – Εκπομπές των συστημάτων κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων – Άρθρο 5, παράγραφοι 4 και 5 – Οδηγία 2007/46/EK – Έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων – Άρθρα 12, 29, 30 και 46 – Οχήματα τα οποία δεν συμμορφώνονται προς τις τεχνικές απαιτήσεις – Ευθύνη των εθνικών αρχών»

Στην υπόθεση C-668/16,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, που ασκήθηκε στις 23 Δεκεμβρίου 2016,

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τους C. Hermes και D. Kikonovs καθώς και από την A. C. Becker,

προσφεύγουσα,

κατά

**Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας**, εκπροσωπούμενης από τους T. Henze και D. Klebs,

καθής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Pešič, πρόεδρο τμήματος, A. Rosas (εισηγητή), C. Toader, A. Prechal και E. Jarašiūnas, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi

γραμματέας: R. Šeres, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησεως της 11ης Ιανουαρίου 2018,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 11ης Απριλίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

## Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 2006/40/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, για τις εκπομπές των συστημάτων κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 161, σ. 12, στο εξής: οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού), και από την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ 2007, L 263, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 371/2010 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2010 (ΕΕ 2010, L 110, σ. 1) (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο):
- παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 προς τους αντίστοιχους εγκεκριμένους τύπους (άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαισίου)·
  - μη λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή κυρώσεων (άρθρο 46 σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 18 της οδηγίας-πλαισίου), και
  - κάνοντας δεκτή, στις 17 Μαΐου 2013, αίτηση της Daimler AG για την επέκταση της έγκρισης του υφιστάμενου τύπου οχημάτων 245G σε οχήματα για τα οποία είχε ήδη χορηγηθεί άλλη έγκριση τύπου στην οποία εφαρμόζονται οι νέες απαιτήσεις της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού, καταστρατηγώντας με τον τρόπο αυτό την προαναφερθείσα οδηγία.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

##### *Η οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού*

- 2 Η οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού συγκαταλέγεται μεταξύ των κανονιστικών πράξεων που απαριθμούνται στο παράρτημα IV, μέρος I, της οδηγίας-πλαισίου. Το άρθρο 5, παράγραφοι 4 και 5, της πρώτης οδηγίας προβλέπει τα ακόλουθα:

«4. Από την 1η Ιανουαρίου 2011, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν πλέον έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για τύπους οχημάτων εξοπλισμένων με σύστημα κλιματισμού σχεδιασμένο για να περιέχει φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150.

5. Από την 1η Ιανουαρίου 2017, προκειμένου για νέα οχήματα εξοπλισμένα με συστήματα κλιματισμού σχεδιασμένα για να περιέχουν φθοριούχα αέρια θερμοκηπίου με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, τα κράτη μέλη:

- α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν ισχύουν πλέον για την εφαρμογή του άρθρου [26, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαισίου], και
- β) αρνούνται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας και απαγορεύουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία.»

### *Η οδηγία-πλαίσιο*

3 Στις αιτιολογικές σκέψεις 2 και 3 της οδηγίας-πλαισίου εκτίθενται τα ακόλουθα:

«(2) Για την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας, είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν τα συστήματα έγκρισης των κρατών μελών από κοινοτική διαδικασία έγκρισης βασιζόμενη στην αρχή της πλήρους εναρμόνισης.

(3) Οι τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία, τις χωριστές τεχνικές μονάδες και τα οχήματα θα πρέπει να εναρμονιστούν και να προσδιοριστούν με κανονιστικές πράξεις. Αυτές οι κανονιστικές πράξεις θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, προστασίας της υγείας, περιβαλλοντικής προστασίας, ενεργειακής απόδοσης και προστασίας από παράνομη χρήση.»

4 Το άρθρο 3 της οδηγίας-πλαισίου προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και των κανονιστικών πράξεων του παραρτήματος IV ισχύουν, εκτός αντίθετων διατάξεών τους, οι ακόλουθοι ορισμοί: [...]

17. “τύπος οχήματος”: οχήματα συγκεκριμένης κατηγορίας τα οποία δεν διαφέρουν κατά τουλάχιστον τα ουσιώδη χαρακτηριστικά που σημειώνονται στο παράρτημα II τμήμα Β. Ένας τύπος οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει διάφορες παραλλαγές και εκδόσεις, όπως ορίζονται με το παράρτημα II τμήμα Β·

[...]».

5 Το άρθρο 4, παράγραφοι 1 έως 3, της οδηγίας αυτής προβλέπει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση να συμμορφώνονται προς τις υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν μόνον τα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας ή επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία μόνον των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

[...]»

6 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας ορίζει τα ακόλουθα:

«Ο κατασκευαστής είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε ο κατασκευαστής εμπλέκεται άμεσα σε όλα τα στάδια κατασκευής ενός οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας είτε όχι.»

7 Το άρθρο 6 της οδηγίας-πλαισίου, με τίτλο «Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την έγκριση ΕΚ τύπου οχημάτων», ορίζει, στην παράγραφο 6, τα εξής:

«Ο κατασκευαστής υποβάλλει την αίτηση στην εγκριτική αρχή. Για ένα συγκεκριμένο τύπο οχήματος, επιτρέπεται να υποβάλλεται μία μόνον αίτηση και από ένα μόνον κράτος μέλος.

Για κάθε τύπο προς έγκριση υποβάλλεται χωριστή αίτηση.»

8 Το άρθρο 12 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής», έχει ως εξής:

«1. Το κράτος μέλος που χορηγεί έγκριση ΕΚ τύπου λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα σύμφωνα με το παράρτημα Χ για να επαληθεύει, εν ανάγκη σε συνεργασία με τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών, την ύπαρξη κατάλληλων ρυθμίσεων που εξασφαλίζουν ότι τα παραγόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.

2. Το κράτος μέλος που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα σύμφωνα με το παράρτημα Χ σε σχέση με την έγκριση αυτήν για να επαληθεύει, εν ανάγκη σε συνεργασία με τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 εξακολουθούν να είναι κατάλληλες και ότι τα παραγόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.

Η επαλήθευση ότι τα προϊόντα συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο περιορίζεται στις διαδικασίες που σημειώνονται στο παράρτημα Χ και στις κανονιστικές πράξεις που περιέχουν ειδικές απαιτήσεις. Για το σκοπό αυτόν, η εγκριτική αρχή του κράτους μέλους που έχει χορηγήσει την έγκριση ΕΚ τύπου μπορεί να διενεργεί οποιοδήποτε έλεγχο ή δοκιμή που ορίζεται από οποιαδήποτε κανονιστική πράξη του παραρτήματος IV ή του παραρτήματος XI σε δείγματα που λαμβάνει από τις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής.

3. Όταν κράτος μέλος που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις περί των οποίων η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τα συμφωνηθέντα προγράμματα ελέγχου, ή δεν εφαρμόζονται πλέον, μολονότι δεν έχει παύσει η παραγωγή, το εν λόγω κράτος μέλος λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η συμμόρφωση της διαδικασίας παραγωγής.»

9 Στο κεφάλαιο V της οδηγίας-πλαίσιου, με τίτλο «Τροποποιήσεις των εγκρίσεων ΕΚ τύπου», το άρθρο 14 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Ειδικές διατάξεις για τα οχήματα», ορίζει στην παράγραφο 2 τα εξής:

«Η αναθεώρηση χαρακτηρίζεται “επέκταση” εάν, πέρα από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1:

α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή νέες δοκιμές·

β) έχει μεταβληθεί οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού έγκρισης ΕΚ τύπου, πλην των συνημμένων εγγράφων του·

γ) αρχίσουν να ισχύουν νέες απαιτήσεις δυνάμει οποιασδήποτε από τις κανονιστικές πράξεις που εφαρμόζονται στον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

[...]»

10 Στο ίδιο κεφάλαιο, το άρθρο 15 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Ειδικές διατάξεις για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τις χωριστές τεχνικές μονάδες», ορίζει, στην παράγραφο 2, τα εξής:

«Η αναθεώρηση χαρακτηρίζεται “επέκταση” εάν, πέρα από τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1:

α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή νέες δοκιμές·

β) έχει μεταβληθεί οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού έγκρισης ΕΚ τύπου, πλην των συνημμένων εγγράφων του·

γ) τεθούν σε ισχύ νέες απαιτήσεις δυνάμει οποιασδήποτε από τις κανονιστικές πράξεις που εφαρμόζονται στο εγκεκριμένο σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα.

[...]»

- 11 Το άρθρο 17 της οδηγίας-πλαisiού, σχετικά με τη λήξη ισχύος έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Η έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:

[...]

β) όταν διακόπτεται οριστικά και εθελοντικά η παραγωγή του εγκεκριμένου οχήματος·

[...]».

- 12 Το άρθρο 18 της οδηγίας αυτής, που φέρει τον τίτλο «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης», προβλέπει στην παράγραφο του 1, πρώτο εδάφιο, τα εξής:

«Ο κατασκευαστής, ως κάτοχος της έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης μαζί με κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.»

- 13 Το άρθρο 29 της εν λόγω οδηγίας έχει ως εξής:

«1. Εάν κράτος μέλος διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, μολοντί συμμορφώνονται προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις ή φέρουν το κατάλληλο σήμα, ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή βλάπτουν σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία, το κράτος μέλος αυτό, μπορεί, για περίοδο έξι το πολύ μηνών, να αρνείται τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών ή να επιτρέπει την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία, στην επικράτειά του, αυτών των οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων.

Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως τον κατασκευαστή, τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή, δηλώνοντας τους λόγους στους οποίους βασίστηκε η απόφασή του και, ιδίως, εάν η απόφαση αυτή οφείλεται:

- σε ελλείψεις των σχετικών κανονιστικών πράξεων, ή
- σε εσφαλμένη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων.

2. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη το ταχύτερο δυνατόν και, ιδίως, με την εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου, ώστε να προετοιμάσει την απόφαση.

3. Εάν τα μέτρα περί των οποίων η παράγραφος 1 οφείλονται σε ελλείψεις των σχετικών κανονιστικών πράξεων, τα κατάλληλα μέτρα λαμβάνονται ως εξής:

- εάν πρόκειται για επιμέρους οδηγίες ή κανονισμούς που απαριθμούνται στο μέρος I του παραρτήματος IV, η Επιτροπή τους τροποποιεί με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 40, παράγραφος 2,
- εάν πρόκειται για κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ, η Επιτροπή προτείνει το απαιτούμενο σχέδιο τροποποιήσεων των σχετικών κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ, κατά τη διαδικασία που εφαρμόζεται στο πλαίσιο της αναθεωρημένης συμφωνίας του 1958.

4. Εάν τα μέτρα περί των οποίων η παράγραφος 1 οφείλονται σε εσφαλμένη εφαρμογή των σχετικών απαιτήσεων, η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις.»

14 Το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαisiού, με τίτλο «Οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο», ορίζει τα εξής:

«1. Εάν κράτος μέλος, το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου, διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της ανάκλησης της έγκρισης τύπου, ώστε να διασφαλίσει ότι τα κατασκευαζόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, κατά περίπτωση, συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Η εγκριτική αρχή αυτού του κράτους μέλους ενημερώνει τις εγκριτικές αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με τα λαμβανόμενα μέτρα.

[...]

3. Εάν κράτος μέλος διαπιστώνει ότι νέα οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή φέρουν σήμα έγκρισης τύπου δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, μπορεί να ζητεί από το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση ΕΚ τύπου να επαληθεύσει ότι τα παραγόμενα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες, εξακολουθούν να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο. Μετά την παραλαβή της σχετικής αίτησης, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες το συντομότερο δυνατό και οπωσδήποτε εντός έξι μηνών από την ημερομηνία της αίτησης.

4. Η εγκριτική αρχή ζητεί από το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση τύπου συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας ή ημιτελούς οχήματος να πράξει τα δέοντα ώστε να διασφαλίσει ότι τα παραγόμενα οχήματα συμμορφώνονται και πάλι προς τον εγκεκριμένο τύπο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όσον αφορά έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος, όταν η μη συμμόρφωση οχήματος οφείλεται αποκλειστικά στη μη συμμόρφωση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας·

β) όσον αφορά έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια, όταν η μη συμμόρφωση ολοκληρωμένου οχήματος οφείλεται αποκλειστικά στη μη συμμόρφωση συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ημιτελούς οχήματος, ή στη μη συμμόρφωση του ίδιου του ημιτελούς οχήματος.

Μετά την παραλαβή της σχετικής αίτησης, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος λαμβάνει τα δέοντα μέτρα, ενδεχομένως σε συνεργασία με το κράτος μέλος που υποβάλλει την αίτηση, το συντομότερο δυνατό και οπωσδήποτε εντός έξι μηνών από την ημερομηνία της αίτησης. Όταν αποδεικνύεται έλλειψη συμμόρφωσης, η εγκριτική αρχή του κράτους μέλους το οποίο έχει χορηγήσει την έγκριση ΕΚ τύπου συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας ή την έγκριση ημιτελούς οχήματος λαμβάνει τα μέτρα της παραγράφου 1.

[...]»

15 Το άρθρο 32, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας αυτής προβλέπει τα εξής:

«1. Όταν κατασκευαστής στον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος και ο οποίος, κατ' εφαρμογή των διατάξεων κανονιστικής πράξης ή της οδηγίας 2001/95/ΕΚ, υποχρεούται να αποσύρει οχήματα που έχουν ήδη πωληθεί, λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία διότι ένα ή περισσότερα συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν τοποθετηθεί στο όχημα, ανεξαρτήτως του εάν έχουν εγκριθεί δεόντως σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος, ενημερώνει αμέσως την εγκριτική αρχή που χορήγησε την έγκριση οχήματος.

2. Ο κατασκευαστής προτείνει στην εγκριτική αρχή σειρά κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την εξουδετέρωση του κινδύνου που μνημονεύεται στην παράγραφο 1. Η εγκριτική αρχή κοινοποιεί αμελλητί τα προτεινόμενα μέτρα στις αρχές των άλλων κρατών μελών.

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν την ουσιαστική εφαρμογή των μέτρων στο έδαφός τους.»

16 Κατά το άρθρο 45, παράγραφος 5, της οδηγίας-πλαisiού:

«Η παρούσα οδηγία δεν καθιστά άκυρη καμία έγκριση ΕΚ τύπου που έχει χορηγηθεί σε οχήματα της κατηγορίας M1 πριν από τις 29 Απριλίου 2009, ούτε εμποδίζει την παράταση τέτοιων εγκρίσεων.»

17 Το άρθρο 46 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Κυρώσεις», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας οδηγίας, και ιδίως των απαγορεύσεων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 31 ή απορρέουν από αυτό, και των κανονιστικών πράξεων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV μέρος I, και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή τους. Οι οριζόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο στις 29 Απριλίου 2009 και της κοινοποιούν τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις το συντομότερο δυνατό.»

18 Το παράρτημα II της οδηγίας-πλαisiού, με τίτλο «Ορισμός κατηγοριών και τύπων οχημάτων», διευκρινίζει, στο μέρος A, σημείο 1, ότι η κατηγορία M1 αφορά τα «οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνουν το πολύ οκτώ θέσεις καθημένων πέραν του καθίσματος του οδηγού». Το μέρος B του παραρτήματος αυτού προβλέπει τα εξής:

«1. Για τους σκοπούς της κατηγορίας M1:

Ο “τύπος” συντίθεται από οχήματα που δεν διαφέρουν τουλάχιστον ως προς τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- τον κατασκευαστή,
- τον καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο,
- τις βασικές πτυχές της κατασκευής και μελέτης όσον αφορά τα εξής:
  - πλαίσιο/λεκάνη πατώματος (προφανείς και θεμελιώδεις διαφορές),
  - συγκρότημα παραγωγής ισχύος (εσωτερικής καύσης/ηλεκτρικό/υβριδικό),

Ως “παραλλαγή” ενός τύπου νοούνται τα οχήματα που ανήκουν στον τύπο και δεν διαφέρουν τουλάχιστον ως προς τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- τύπος αμαξώματος: (π.χ. σαλόني τύπου μπερλίνα, δύο όγκων, κουπέ, με πτυσσόμενη οροφή, τριών όγκων, όχημα πολλαπλών χρήσεων),
- συγκρότημα παραγωγής ισχύος:
  - αρχή λειτουργίας (όπως στο σημείο 3.2.1.1 του παραρτήματος III),
  - αριθμός και διάταξη των κυλίνδρων,
  - διαφορές ισχύος άνω του 30 % (η υψηλότερη είναι ανώτερη κατά 1,3 φορές τουλάχιστον της χαμηλότερης),
  - διαφορές χωρητικότητας άνω του 20 % (η μεγαλύτερη είναι ανώτερη κατά 1,2 φορές τουλάχιστον της μικρότερης),
- κινητήριοι άξονες (αριθμός, θέση, ζεύξη),
- διευθυντήριοι άξονες (αριθμός και θέση).

Ως “έκδοση” μιας παραλλαγής νοούνται τα οχήματα που αποτελούνται από συνδυασμό στοιχείων τα οποία περιλαμβάνονται στον φάκελο έγκρισης τύπου με την επιφύλαξη των απαιτήσεων του παραρτήματος VIII.

[...]»

- 19 Το παράρτημα IV της οδηγίας-πλαisiού περιέχει, μεταξύ άλλων, κατάλογο των κανονιστικών πράξεων που πρέπει να τηρούνται για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται, στο μέρος I, η οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού.
- 20 Στο παράρτημα IX της οδηγίας-πλαisiού εκτίθεται το περιεχόμενο του πιστοποιητικού συμμόρφωσης ΕΚ. Το σημείο 0 του παραρτήματος αυτού αναφέρει τα εξής:

«Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης είναι μια δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του.

Επιπλέον, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να ταξινομήσουν οχήματα χωρίς να υποχρεώνουν τον αιτούντα να παράσχει πρόσθετη τεχνική τεκμηρίωση.

[...]»

- 21 Το παράρτημα X της οδηγίας-πλαisiού περιγράφει τη διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης της διαδικασίας παραγωγής, σκοπός της οποίας είναι να διασφαλιστεί ότι κάθε παραγόμενο όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο και χωριστή τεχνική μονάδα συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο. Κατά το σημείο 0, δεύτερο εδάφιο, του παραρτήματος αυτού, αναπόσπαστο μέρος των διαδικασιών είναι δύο πράξεις, ήτοι η αξιολόγηση των συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας και η επαλήθευση των ελέγχων που αφορούν το αντικείμενο της έγκρισης και το προϊόν.
- 22 Ο κανονισμός (ΕΕ) 678/2011 της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2011, για την αντικατάσταση του παραρτήματος II και την τροποποίηση των παραρτημάτων IV, IX και XI της οδηγίας 2007/46 (ΕΕ 2011, L 185, σ. 30), τροποποίησε, μεταξύ άλλων, την οδηγία-πλαίσιο.



23 Οι αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4 του κανονισμού αυτού έχουν ως εξής:

«(3) Η πείρα δείχνει ότι τα ισχύοντα κριτήρια για τον καθορισμό κατά πόσο ένα νέο μοντέλο οχήματος πρέπει να θεωρηθεί νέος τύπος είναι πολύ αόριστα. Αυτή η έλλειψη βεβαιότητας μπορεί να καθυστερήσει την εφαρμογή νέων απαιτήσεων που ορίζονται στη νομοθεσία της [Ευρωπαϊκής Ένωσης] όσον αφορά νέους τύπους οχημάτων. Επιπλέον, η πείρα δείχνει ότι είναι δυνατόν να παρακαμφθεί η νομοθεσία της [Ενωσης] για μικρές σειρές, υποδιαιρώντας έναν τύπο οχήματος σε διάφορους επιμέρους τύπους βάσει διαφορετικών εγκρίσεων. Συνεπώς, ο αριθμός νέων οχημάτων που μπορεί να τεθεί σε λειτουργία στην [Ένωση] βάσει του καθεστώτος για μικρές σειρές μπορεί να υπερβεί τον αριθμό αυτό που επιτρέπεται. Συνεπώς, είναι σημαντικό να καθοριστεί ποια τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος πρέπει να χρησιμοποιούνται ως κριτήρια για τον ορισμό του τι συνιστά νέο τύπο.

(4) Σύμφωνα με τις αρχές που διαφυλάσσονται στις ανακοινώσεις της Επιτροπής με τίτλο σχέδιο δράσης “Απλούστευση και βελτίωση ρυθμιστικού περιβάλλοντος” και “πρόγραμμα δράσης για τη μείωση του διοικητικού φόρτου στην Ευρωπαϊκή Ένωση”, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν εκ νέου τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για τον ορισμό των μεταβλητών και των εκδόσεων στο πλαίσιο τύπου οχήματος με σκοπό τη μείωση του διοικητικού φόρτου που επιβάλλεται στους κατασκευαστές οχημάτων. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα, επιπλέον, να καταστεί η διαδικασία έγκρισης τύπου πιο διαφανής για τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.»

24 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 678/2011, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε νέους τύπους οχημάτων για τους οποίους χορηγείται έγκριση στις και μετά τις 29 Οκτωβρίου 2012. Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού προβλέπει, εξάλλου, ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν καθιστά άκυρη καμία έγκριση τύπου που χορηγήθηκε πριν από τις 29 Οκτωβρίου 2012 ούτε εμποδίζει την επέκταση παρόμοιων εγκρίσεων.

#### *Η οδηγία 2001/95*

25 Το άρθρο 2 της οδηγίας 2001/95 ορίζει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

[...]

β) “ασφαλές προϊόν”: κάθε προϊόν το οποίο, υπό τις συνήθεις ή ευλόγως προβλέψιμες συνθήκες χρήσης, συμπεριλαμβανομένης της διάρκειας χρήσης και, ενδεχομένως, της θέσης σε λειτουργία, της εγκατάστασης και των αναγκών της συντήρησης, δεν παρουσιάζει κανένα κίνδυνο ή μόνον ελάχιστους κινδύνους που συμβιβάζονται με τη χρήση του προϊόντος και οι οποίοι θεωρούνται αποδεκτοί στο πλαίσιο υψηλού βαθμού προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των προσώπων και συνεπείς προς αυτόν, [...]

δ) “σοβαρός κίνδυνος”: κάθε σοβαρός κίνδυνος, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που δεν έχουν άμεσες επιπτώσεις, ο οποίος απαιτεί ταχεία επέμβαση των δημοσίων αρχών

[...]».

### **Το γερμανικό δίκαιο**

- 26 Το άρθρο 7 της EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (κανονιστικής ρύθμισης περί έγκρισης ΕΚ των οχημάτων), της 3ης Φεβρουαρίου 2011 (BGBl. 2011 I, σ. 126), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 της κανονιστικής ρύθμισης της 19ης Οκτωβρίου 2012 (BGBl. 2012 I, σ. 2232), προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Η έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος λήγει όταν νέες απαιτήσεις προβλεπόμενες σε οποιαδήποτε κανονιστική πράξη καθίστανται υποχρεωτικές για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της [οδηγίας-πλαίσιο], και δεν είναι δυνατή η προσαρμογή της έγκρισης. Η έγκριση ΕΚ λήγει επίσης κατά την οριστική παύση της παραγωγής του εγκεκριμένου τύπου οχήματος. Ο κατασκευαστής οφείλει να γνωστοποιεί την παύση της παραγωγής στην Kraftfahrt-Bundesamt [(ομοσπονδιακή υπηρεσία μηχανοκίνητων οχημάτων, στο εξής: KBA)].»

- 27 Το άρθρο 25 της κανονιστικής αυτής ρύθμισης έχει ως εξής:

«(1) Εάν διαπιστώσει ότι οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, η KBA δύναται να λάβει τα αναγκαία μέτρα, σύμφωνα με την [οδηγία-πλαίσιο], τα οποία εφαρμόζονται ανάλογα με τον τύπο, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση της παραγωγής προς τον εγκεκριμένο τύπο.

(2) Προκειμένου να θεραπεύονται οι ελλείψεις αυτές και να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των οχημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων, η KBA δύναται να θεσπίζει εν συνεχεία δευτερεύουσες διατάξεις.

(3) Η KBA δύναται να αφαιρεί ή να ανακαλεί την έγκριση τύπου, εν όλω ή εν μέρει, ιδίως όταν διαπιστώνεται ότι

1. οχήματα που διαθέτουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που εμπίπτουν σε προβλεπόμενη ονομασία δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο,
2. οχήματα που διαθέτουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης ή κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες ενέχουν σημαντικό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον,
3. ο κατασκευαστής δεν διαθέτει αποτελεσματικό σύστημα παρακολούθησης της συμμόρφωσης της παραγωγής ή δεν το χρησιμοποιεί κατά τα προβλεπόμενα,

ή ότι

4. ο κάτοχος της έγκρισης τύπου δεν τηρεί τις σχετικές με την εν λόγω έγκριση υποχρεώσεις.»

### **Το ιστορικό της διαφοράς και η προ της άσκησης της προσφυγής διαδικασία**

- 28 Το 2006 εκδόθηκε η οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού, της οποίας το άρθρο 5, παράγραφος 4, προβλέπει ότι τα συστήματα κλιματισμού όλων των τύπων οχημάτων που εγκρίνονται μετά την 1η Ιανουαρίου 2011 πρέπει να χρησιμοποιούν ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη έως 150.

- 29 Ενώ, έως τότε, οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές οχημάτων χρησιμοποιούσαν το ψυκτικό μέσο R134a, με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη σχεδόν 1300, αποφάσισαν, το 2009, στο πλαίσιο διαδικασίας διεθνούς τυποποίησης, να χρησιμοποιούν το ψυκτικό μέσο με τον κωδικό αναφοράς R1234yf, με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη 4.
- 30 Μετά τη διακοπή του εφοδιασμού του ψυκτικού μέσου R1234yf λόγω καταστροφής των εγκαταστάσεων παραγωγής από το τσουνάμι της Fukushima (Ιαπωνία), η Επιτροπή ενημέρωσε, τον Απρίλιο 2012, τα κράτη μέλη ότι, δεδομένων των εξαιρετικών περιστάσεων, δεν επρόκειτο να κινήσει διαδικασίες λόγω παραβάσεως για μη συμμόρφωση των οχημάτων προς την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού, τουλάχιστον έως ότου το ψυκτικό μέσο R1234yf, το μόνο ψυκτικό μέσο που είναι συμβατό προς την οδηγία αυτή, καθίστατο εκ νέου διαθέσιμο, διευκρινίζοντας, εντούτοις, ότι αυτή η περίοδος αναστολής λήψης μέτρων δεν επρόκειτο σε καμία περίπτωση να παραταθεί πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2012.
- 31 Στις 3 Μαρτίου 2011, στις 8 Ιουνίου 2011 και στις 18 Οκτωβρίου 2012, η ΚΒΑ, αρμόδια γερμανική αρχή για την έγκριση τύπου, ενέκρινε, έπειτα από αίτηση της Daimler, τους νέους τύπους οχημάτων 246, 176 και 117 ως συμμορφούμενους προς την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού.
- 32 Τον Σεπτέμβριο 2012, η Daimler διατύπωσε αμφιβολίες ενώπιον των γερμανικών αρχών ως προς το κατά πόσον ήταν ασφαλής η χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf για τους τύπους οχημάτων 246, 176 και 117. Απόσυρε σχεδόν 700 οχήματα προκειμένου να αντικαταστήσει το ψυκτικό μέσο και εξέφρασε την πρόθεσή της να χρησιμοποιήσει στα οχήματα των τύπων αυτών, ακόμη και μετά τη λήξη της περιόδου αναστολής λήψης μέτρων τον Ιανουάριο 2013, το ψυκτικό μέσο R134a αντί του ψυκτικού μέσου R1234yf του οποίου η χρήση αποτελούσε τη βάση για τη χορήγηση των αντίστοιχων εγκρίσεων τύπου. Τον Νοέμβριο 2012, οι γερμανικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή να μην εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού διότι έπρεπε να επαληθευτεί εκ νέου η ασφάλεια του ψυκτικού μέσου R1234yf.
- 33 Από 1ης Ιανουαρίου έως 26 Ιουνίου 2013, η Daimler διέθεσε στην αγορά 133 713 οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 εφοδιασμένα με σύστημα κλιματισμού το οποίο λειτουργούσε με το ψυκτικό μέσο R134a.
- 34 Στις 3 Ιανουαρίου 2013, η ΚΒΑ ζήτησε από την Daimler να εκθέσει τα ληφθέντα από τον κατασκευαστή μέτρα όσον αφορά τη μη συμμόρφωση των τύπων οχημάτων 246, 176 και 117. Στις 15 Ιανουαρίου 2013, απαντώντας στο αίτημα αυτό, η Daimler υπέβαλε σχέδιο δράσης για την εξεύρεση τεχνικής λύσης πριν από τις 15 Ιουνίου 2013. Στις 4 Μαρτίου 2013, η ΚΒΑ διέταξε την Daimler να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης, επισημαίνοντας ότι, σε αντίθετη περίπτωση, οι αντίστοιχες εγκρίσεις τύπου επρόκειτο να ανακληθούν από 30ής Ιουνίου 2013.
- 35 Στις 26 Ιουνίου 2013, η Daimler ενημέρωσε την ΚΒΑ ότι είχε παύσει οριστικά την παραγωγή των τύπων 246, 176 και 117.
- 36 Η ΚΒΑ δέχθηκε, στις 17 Μαΐου και στις 3 Ιουνίου 2013, αιτήσεις της Daimler για επέκταση της έγκρισης του τύπου οχήματος 245G, η οποία είχε ληφθεί το 2008, ήτοι πριν τεθεί σε εφαρμογή η οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού, για άλλες παραλλαγές.
- 37 Η Επιτροπή απηύθυνε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αίτημα για την παροχή διευκρινίσεων στις 10 Ιουνίου 2013 και προειδοποιητική επιστολή στις 27 Ιανουαρίου 2014. Η Επιτροπή προσήπτε στις γερμανικές αρχές ότι επέτρεψαν, στο διάστημα από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο 2013, την κατασκευή και τη διάθεση στην αγορά 133 713 οχημάτων κατά παράβαση της οικείας έγκρισης τύπου, ότι καταστρατήγησαν την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού και ότι δεν επέβαλαν κυρώσεις στον κατασκευαστή.

- 38 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας απάντησε στις 26 Μαρτίου 2014. Όσον αφορά τα μη συμμορφούμενα οχήματα, το κράτος μέλος επικαλέστηκε τη διακριτική ευχέρεια που παρέχεται στις εθνικές αρχές από την οδηγία-πλαίσιο, καθώς και την αρχή της αναλογικότητας. Ανέφερε ότι από τα στοιχεία που προσκόμισε η Daimler μπορούσε να συναχθεί ότι η χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf αποτελούσε κίνδυνο για την ασφάλεια.
- 39 Εξάλλου, κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η KBA ήταν υποχρεωμένη να δεχθεί την υποβληθείσα από την Daimler αίτηση επέκτασης της έγκρισης για τον τύπο 245G.
- 40 Στις 25 Σεπτεμβρίου 2014, η Επιτροπή απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, με την οποία ενέμεινε στις αιτιάσεις που είχε διατυπώσει στην προειδοποιητική επιστολή. Η Επιτροπή καλούσε το κράτος μέλος να λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών από την παραλαβή της γνώμης αυτής.
- 41 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας απάντησε στην αιτιολογημένη γνώμη με έγγραφο της 25ης Νοεμβρίου 2014, στο οποίο επανέλαβε κατ' ουσίαν τα ίδια επιχειρήματα με εκείνα που είχε αναπτύξει στην απάντησή της στην προειδοποιητική επιστολή.
- 42 Η Επιτροπή, καθόσον έκρινε ότι η απάντηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας δεν ήταν ικανοποιητική, αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή.

## Επί της προσφυγής

***Επί της πρώτης αιτιάσεως η οποία αφορά παράβαση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού και της οδηγίας-πλαisiού, ιδίως των άρθρων 12 και 30 της τελευταίας οδηγίας***

### *Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 43 Με την πρώτη αιτίασή της, η Επιτροπή ζητεί να διαπιστωθεί η παράβαση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού και της οδηγίας-πλαisiού, ιδίως των άρθρων 12 και 30 της δεύτερης οδηγίας, καθόσον η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέλειψε να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης των τύπων οχημάτων 246, 176 και 117 προς τους αντίστοιχους εγκεκριμένους τύπους.
- 44 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαisiού προβλέπουν ότι το κράτος μέλος που έχει εγκρίνει τύπο οχήματος πρέπει να ελέγχει τη συμμόρφωση των παραγόμενων οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο και, αν διαπιστώσει απόκλιση συμμόρφωσης της παραγωγής ή των νέων οχημάτων, να λάβει μέτρα ώστε να διασφαλίσει τη συμμόρφωση αυτή και, εφόσον απαιτείται, να προβεί στην ανάκληση της έγκρισης τύπου, προκειμένου τα παραγόμενα οχήματα να συμμορφωθούν προς τον εγκεκριμένο τύπο. Σκοπός του άρθρου 12 της οδηγίας-πλαisiού, και ιδίως της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, καθώς και του παραρτήματος X της οδηγίας αυτής δεν είναι απλώς η πρόβλεψη επαρκών μέτρων για τη διαπίστωση περιπτώσεων μη συμμόρφωσης της παραγωγής, αλλά ιδίως η διαφύλαξη της συμμόρφωσης της παραγωγής διασφαλίζοντας τη λήψη των αναγκαίων μέτρων σε περίπτωση που εντοπίζεται περίπτωση μη συμμόρφωσης.
- 45 Κατά την Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του παραρτήματος IV της οδηγίας-πλαisiού, καθώς και του άρθρου 5, παράγραφος 4, της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού, οι τύποι οχημάτων 246, 176 και 117 μπορούσαν να λάβουν την έγκριση μόνον εφόσον το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη του χρησιμοποιούμενου στα συστήματα κλιματισμού αυτών των οχημάτων ψυκτικού μέσου δεν υπερέβαινε το 150. Ωστόσο, η

Daimler κατασκεύασε νέα οχήματα των τύπων 246, 176 και 117 τα οποία χρησιμοποιούσαν στα συστήματα κλιματισμού τους ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, με αποτέλεσμα να μη συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος.

- 46 Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι γερμανικές αρχές αναγνώρισαν ότι είχαν γνώση του γεγονότος ότι, μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2013 και της 26ης Ιουνίου 2013, η Daimler είχε διαθέσει στην αγορά 133 713 μη συμμορφούμενα οχήματα.
- 47 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, πέραν αυτών των 133 713 οχημάτων, η Daimler συνέχισε να παράγει οχήματα αντιστοιχούντα στους τύπους 246, 176 και 117 επεκτείνοντας στα εν λόγω οχήματα τον τύπο 245G, έναν παλαιό τύπο οχήματος στον οποίο δεν είχαν εφαρμογή οι απαιτήσεις της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, πέραν του γεγονότος ότι τα συστήματά τους κλιματισμού χρησιμοποιούν το ψυκτικό μέσο R134a, τα οχήματα της Κλάσης A, της Κλάσης B και της Κλάσης CLA που αντιστοιχούν στην επέκταση του τύπου οχήματος 245G είναι τα ίδια με εκείνα που αντιστοιχούν στα εγκεκριμένα ως τύπου 246, 176 και 117 οχήματα. Εκτιμά ότι, συνολικά, περίπου 800 000 μη συμμορφούμενα προς την έγκρισή τους οχήματα διατέθηκαν στην αγορά κατά το διάστημα από τις αρχές του 2013 και έως το τέλος του 2016.
- 48 Η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι δεν έλαβε μέτρα ώστε να διασφαλίσει την αποκατάσταση της συμμόρφωσης προς τον εγκεκριμένο τύπο, όπως είναι η ανάκληση της έγκρισης τύπου ή η απόσυρση και η επισκευή των επίμαχων οχημάτων.
- 49 Αντικρούοντας το επιχείρημα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας όσον αφορά τις επιφυλάξεις ως προς την ασφαλή χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf σε οχήματα των τύπων 246, 176 και 117, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι επιφυλάξεις αυτές είχαν εν τω μεταξύ καταστεί αβάσιμες. Επιπλέον, για τη νομική εκτίμηση των εν προκειμένω προσαπτόμενων παραβάσεων, ελάχιστη σημασία έχει αν οι γερμανικές αρχές έπρεπε, βάσει των στοιχείων που είχαν στη διάθεσή τους, να εκτιμήσουν ότι η χρήση του ψυκτικού αυτού μέσου ενείχε κίνδυνο για την οδική ασφάλεια και την ανθρώπινη υγεία.
- 50 Συγκεκριμένα, η οδηγία-πλαίσιο δεν προβλέπει εξαιρέσεις βάσει των οποίων τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να μη λαμβάνουν υπόψη τις εναρμονισμένες τεχνικές απαιτήσεις σε περίπτωση αμφιβολιών ως προς την καταλληλότητά τους, αλλά, αντιθέτως, προβλέπει ανεπιφύλακτη υποχρέωση διασφάλισης της τήρησης όλων των τεχνικών απαιτήσεων. Όσον αφορά, μεταξύ άλλων, το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαισίου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα περί αναλογικότητας επιχειρήματα που προέβαλε η καθής δεν την απαλλάσσουν από την υποχρέωση λήψης των αναγκαίων μέτρων έναντι της Daimler για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης των επίμαχων οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο.
- 51 Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, όταν, παρά τη συμμόρφωσή τους προς τον εγκεκριμένο τύπο, τα οχήματα «ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή βλάπτουν σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία», το άρθρο 29 της οδηγίας-πλαισίου επιτρέπει, κατ' εξαίρεση, στο οικείο κράτος μέλος να αρνηθεί τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ή να αρνηθεί να επιτρέψει την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία τέτοιων οχημάτων για περίοδο έξι το πολύ μηνών. Ωστόσο, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν ακολούθησε τη διαδικασία που προβλέπεται συναφώς.
- 52 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας εξηγεί ότι, κατά τα τέλη του 2012, η Daimler καθώς και άλλοι οργανισμοί, όπως οι Verband der Automobilindustrie και Deutsche Umwelthilfe, έκριναν, με βάση τις δοκιμές που διενήργησαν, ότι η χρήση του νέου ψυκτικού μέσου R1234yf στα οχήματα ενείχε «αποδεδειγμένο κίνδυνο για την ασφάλεια». Συγκεκριμένα, οι δοκιμές αυτές, οι οποίες αφορούσαν και άλλους τύπους οχημάτων πέραν εκείνων της Daimler, κατέδειξαν ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, υπήρχε ενδεχόμενο αιφνίδιας και βίαιης ανάφλεξης του ψυκτικού αυτού μέσου, προκαλώντας πυρκαγιά στο όχημα και εξαιρετικά τοξική έκθεση σε υδροφθόριο και σε φθορίδιο του καρβονυλίου, οπότε θεωρήθηκε ότι οι επιβάτες του οχήματος και τα ευρισκόμενα πλησίον αυτού πρόσωπα ήταν

εκτεθειμένα σε άμεσο θανάσιμο κίνδυνο. Επιπλέον, άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων συμμερίζονταν την ίδια άποψη και, κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2012, μετέτρεψαν τις εγκρίσεις τους για τα οχήματα που περιείχαν το νέο ψυκτικό μέσο R1234yf σε παλαιότερες εγκρίσεις που επέτρεπαν τη χρήση του ψυκτικού μέσου R134a.

- 53 Υπό τις συνθήκες αυτές, η ΚΒΑ όφειλε να θεωρήσει, στο στάδιο αυτό, ότι τα οχήματα με το νέο ψυκτικό μέσο R1234yf ενείχαν σοβαρό κίνδυνο κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2001/95, ώστε να μην μπορεί να της προσαφθεί ότι δεν υποχρέωσε την Daimler σε άμεση μετατροπή των 133 713 μη συμμορφούμενων προς τους τύπους τους οχημάτων τα οποία είχαν διατεθεί στην αγορά μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 26ης Ιουνίου 2013. Επομένως, η απόφαση της ΚΒΑ να πραγματοποιήσει δικές της δοκιμές ώστε να είναι σε θέση να λάβει στη συνέχεια εμπειριστατωμένες αποφάσεις ήταν απολύτως σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, η δε ορθότητα της απόφασης αυτής αναγνωρίστηκε από το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC) της Ένωσης κατόπιν εντατικού ελέγχου. Μολονότι από τα αποτελέσματα των δοκιμών της δεν προέκυψαν αποδεικτικά στοιχεία επαρκή ώστε να επιβεβαιωθεί η ύπαρξη σοβαρού κινδύνου κατά την έννοια της οδηγίας 2001/95 και να απαιτηθεί άμεση δράση, εντούτοις, διαπιστώθηκαν αναφλέξεις και εκθέσεις σε υδροφθόριο, γεγονός που αποτελεί σαφή ένδειξη της συνεχιζόμενης προβληματικής σχετικά με τη χρήση του ψυκτικού μέσου R1234yf στα συστήματα κλιματισμού μηχανοκίνητων οχημάτων. Επομένως, για λόγους ασφαλείας, η ΚΒΑ θεώρησε επιβεβλημένη τη διενέργεια περαιτέρω δοκιμών προκειμένου να είναι σε θέση να αξιολογήσει ακριβέστερα τους δυνητικούς κινδύνους.
- 54 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υπογραμμίζει ότι η ΚΒΑ κάλεσε την Daimler επτά φορές να προβεί στην αποκατάσταση της συμμόρφωσης αυτών των 133 713 μη συμμορφούμενων προς τους εγκεκριμένους τύπους οχημάτων και να αναπτύξει πιθανές τεχνικές λύσεις για τον σκοπό αυτό. Με έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2015, η Daimler εξέθεσε στην ΚΒΑ τα μέτρα ασφαλείας τα οποία προέβλεπε για τη χρήση του νέου ψυκτικού μέσου στα νέα οχήματά της και, με έγγραφο της 16ης και της 18ης Δεκεμβρίου 2015, της 7ης Μαρτίου 2016 και της 23ης Σεπτεμβρίου 2016, παρουσίασε τις προτεινόμενες τεχνικές λύσεις για την αποκατάσταση, μέσω μετατροπής, της συμβατότητας προς τους εγκεκριμένους τύπους των 133 713 μη συμμορφούμενων οχημάτων. Καθόσον, όμως, η Daimler δεν προέβη σε αναβάθμιση των ως άνω οχημάτων επικαλούμενη επιφυλάξεις για το κατά πόσον μπορούσε να διασφαλίσει επαρκές ποιοτικό επίπεδο συναρμολόγησης, η ΚΒΑ, με διοικητική πράξη της 23ης Μαρτίου 2017, επέβαλε το εν λόγω μέτρο αναβάθμισης. Η Daimler, ωστόσο, αμφισβήτησε τη διαταγή αυτή και η διοικητική διαδικασία εξετάσεώς της βρίσκεται σε εξέλιξη.
- 55 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί τον αριθμό των 800 000 οχημάτων, τον οποίο επικαλέστηκε η Επιτροπή στο πλαίσιο της πρώτης αιτίασης, καθόσον η αιτίαση αυτή αφορά οχήματα τύπου 245G.
- 56 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί ότι παρέβη το άρθρο 12 της οδηγίας-πλαisiού. Σύμφωνα με την ερμηνευτική της εκδοχή, η διάταξη αυτή δεν αφορά την επαλήθευση των ίδιων των οχημάτων, αλλά την επαλήθευση της ύπαρξης επαρκών μέτρων ώστε να εξασφαλιστεί, στη συνέχεια, η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών προς τον εγκεκριμένο τύπο. Εν προκειμένω, δεν υφίσταται καμία ένδειξη περί του ότι δεν λειτούργησε ο έλεγχος ποιότητας τον οποίο διενήργησε η Daimler. Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, η απόκλιση συμμόρφωσης δεν συνεπάγεται αυτομάτως παραβίαση της επαλήθευσης του συστήματος ελέγχου ποιότητας. Τουναντίον, η ΚΒΑ είχε ενημερωθεί έγκαιρα ότι υπήρχε απόκλιση από 1ης Ιανουαρίου 2013, λόγω του ότι το ψυκτικό μέσο R134a εξακολουθούσε να χρησιμοποιείται αντί του προβλεπόμενου ψυκτικού μέσου R1234yf.
- 57 Ομοίως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί ότι παρέβη το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαisiού. Κατά την άποψή της, η διάταξη αυτή παρέχει ρητώς διακριτική ευχέρεια στις αρχές των κρατών μελών. Η περιλαμβανόμενη στην εν λόγω διάταξη έκφραση «λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα» αναφέρεται στην αρχή της αναλογικότητας και καταδεικνύει την ανάγκη τα κράτη μέλη να

λαμβάνουν μέτρα σταδιακά και να ανακαλούν την έγκριση τύπου μόνον ως έσχατο μέτρο, όπως προκύπτει από την έκφραση «συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται», που περιέχεται στην ίδια διάταξη.

- 58 Υπογραμμίζει ότι το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαisiού δεν προβλέπει προθεσμία και ότι η τετράμηνη προθεσμία που χορηγήθηκε στην Daimler από την ΚΒΑ, με το από 4 Μαρτίου 2013 έγγραφό της, ώστε να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης δεν ήταν υπερβολικά μεγάλη, λαμβανομένης υπόψη της προθεσμίας των έξι μηνών που προβλέπει το άρθρο 30, παράγραφοι 3 και 4.
- 59 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει ότι δεν ήταν πλέον δυνατή η ανάκληση της έγκρισης την οποία ανακοίνωσε η ΚΒΑ με το έγγραφο αυτό, σε περίπτωση που ο κατασκευαστής δεν τηρούσε τα διαλαμβανόμενα στη διαταγή για συμμόρφωση των οικείων οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο πριν από τις 30 Ιουνίου 2013, δεδομένου ότι η Daimler είχε παύσει οριστικά την παραγωγή των οχημάτων αυτών πριν από τη λήξη της προαναφερθείσας προθεσμίας. Εξάλλου, η οδηγία-πλαίσιο δεν περιέχει ρύθμιση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται όσον αφορά τα οχήματα που παράχθηκαν και διατέθηκαν στην αγορά έως την ανάκληση της έγκρισης τύπου. Το άρθρο 32 της οδηγίας αυτής προβλέπει την απόσυρση οχημάτων, αλλά μόνον όταν αυτά «παρουσιάζουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος». Τούτο, όμως, δεν συνέβαινε εν προκειμένω. Συγκεκριμένα, η μη συμμόρφωση δεν ενείχε αυξημένο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια και τη δημόσια υγεία και είχε μόνον οριακό αντίκτυπο για το περιβάλλον, λαμβανομένων υπόψη των μεταβατικών διατάξεων της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού, βάσει των οποίων ήταν επιτρεπτή η συνέχιση της χρήσης του παλαιού ψυκτικού μέσου για εκατομμύρια νέα οχήματα έως το τέλος της μεταβατικής περιόδου των έξι ετών, που έληγε στις 31 Δεκεμβρίου 2016, και για πολλά οχήματα, όπως λεωφορεία, πούλμαν και φορτηγά οχήματα, που δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.
- 60 Κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η διαταγή περί άμεσης μετατροπής των επίμαχων οχημάτων κατέληξε, στην πράξη και δεδομένης της αδυναμίας μιας τέτοιας μετατροπής κατά τον χρόνο εκείνο, σε διακοπή της παραγωγής των οχημάτων αυτών και επέφερε σοβαρή οικονομική ζημία στους ιδιοκτήτες τους, με επιπτώσεις στην αγορά για την Daimler και τις οικονομικά συνδεδεμένες επιχειρήσεις στο σύνολο της Ένωσης.

#### *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 61 Πρέπει να εξεταστούν διαδοχικώς τα προσαπτόμενα πραγματικά περιστατικά, η ερμηνεία του άρθρου 12 της οδηγίας-πλαisiού, η ερμηνεία του άρθρου 30 της οδηγίας αυτής και, τέλος, ο αμυντικός ισχυρισμός που προέβαλε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας όσον αφορά την ασφάλεια των οχημάτων.
- 62 Τα πραγματικά περιστατικά τα οποία προσάπτει η Επιτροπή στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αφορούν ειδικότερα 133 713 οχήματα μη συμμορφούμενα προς τους εγκεκριμένους τύπους 246, 176 και 117, τα οποία η Daimler διέθεσε στην αγορά μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου και της 26ης Ιουνίου 2013, ημερομηνία κατά την οποία η επιχείρηση αυτή ανέφερε στην ΚΒΑ ότι έπαυσε οριστικά την παραγωγή των ως άνω οχημάτων. Η Επιτροπή της προσάπτει, επίσης, στο πλαίσιο της πρώτης αιτίας, ότι διέθεσε στην αγορά περίπου 800 000 οχήματα μη συμμορφούμενα προς την έγκρισή τους κατά το διάστημα από τις αρχές του 2013 και έως τα τέλη του 2016. Όπως διευκρίνισε η Επιτροπή με το υπόμνημα απάντησης, σε αυτά τα περίπου 800 000 οχήματα συγκαταλέγονται, αφενός, τα 133 713 οχήματα που δεν συμμορφώνονται προς τους εγκεκριμένους τύπους 246, 176 και 117 και, αφετέρου, τα αντιστοιχούντα στους τύπους αυτούς οχήματα, στα οποία επεκτάθηκε ο τύπος 245G, ένας παλιός τύπος οχήματος ως προς τον οποίο δεν ίσχυαν οι απαιτήσεις της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού. Στα τελευταία αυτά οχήματα αναφέρεται και η τρίτη αιτία της Επιτροπής, με την οποία προσάπτεται στην καθής καταστρατήγηση της οδηγίας.

- 63 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να προσάψει ταυτοχρόνως, στο πλαίσιο της πρώτης αιτίας, το γεγονός ότι η παραγωγή των εν λόγω οχημάτων δεν συμμορφωνόταν προς τους εγκεκριμένους τύπους 246, 176 και 117 και, στο πλαίσιο της τρίτης αιτίας, το γεγονός ότι, για την παραγωγή τους, χρησιμοποιήθηκε επέκταση του τύπου 245G.
- 64 Δεδομένου ότι δεν αμφισβητείται από την Επιτροπή ότι, όπως ανέφερε η Daimler στην ΚΒΑ, η παραγωγή οχημάτων των εγκεκριμένων τύπων 246, 176 και 117 έπαυσε οριστικά στις 26 Ιουνίου 2013, δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη, στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτίας, οχήματα άλλα πέραν των 133 713 οχημάτων που δεν συμμορφώνονται προς τους συγκεκριμένους εγκεκριμένους τύπους, τα οποία η Daimler διέθεσε στην αγορά έως την ως άνω ημερομηνία.
- 65 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν αμφισβητεί ότι αυτά τα 133 713 οχήματα δεν συμμορφώνονταν προς τους τύπους 246, 176 και 117, οι οποίοι είχαν εγκριθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 2011, καθόσον δεν προβλεπόταν για τους εγκεκριμένους τύπους το ψυκτικό μέσο R1234yf, αλλά άλλο ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, επίπεδο αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 4, της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού. Υποστηρίζει, ωστόσο, ότι δεν παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 12 και από το άρθρο 30 της οδηγίας-πλαisiού, δεδομένου, αφενός, ότι η ΚΒΑ είχε ενημερωθεί για την απόκλιση συμμόρφωσης ήδη από τα τέλη του 2012, γεγονός που υποδηλώνει την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος ποιοτικού ελέγχου που προβλέπει η πρώτη αυτή διάταξη, και, αφετέρου, ότι η δεύτερη διάταξη παρέχει στα κράτη μέλη διακριτική ευχέρεια. Εν προκειμένω, η ΚΒΑ ενήργησε κατά τρόπο αναλογικό, σεβόμενη το γράμμα της διάταξης αυτής, καθώς και την ανάγκη για διαφύλαξη της ασφάλειας και της υγείας των προσώπων, καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος.
- 66 Όσον αφορά το άρθρο 12 της οδηγίας-πλαisiού, η πρώτη αιτία της Επιτροπής αφορά κυρίως την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται από τα κράτη μέλη σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής οχημάτων προς έγκριση τύπου, και όχι την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, σχετικά με τον έλεγχο των μέτρων που λαμβάνουν οι επιχειρήσεις για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο.
- 67 Συγκεκριμένα, δεν προσάπτεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι παρέβη την υποχρέωση διακρίβωσης της ύπαρξης αποκλίσεων συμμόρφωσης της παραγωγής, αλλά ότι δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης, ενώ, σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο 3, όταν κράτος μέλος που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου διαπιστώνει ότι τα μέτρα για τη συμμόρφωση της παραγωγής δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τα συμφωνηθέντα μέτρα ή δεν εφαρμόζονται πλέον, μολονότι δεν έχει παύσει η παραγωγή, το οικείο κράτος μέλος «λαμβάνει τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου» για να εξασφαλίζει ότι τηρείται ορθώς η διαδικασία για τη συμμόρφωση της παραγωγής.
- 68 Επισημαίνεται ότι το άρθρο 30, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαisiού προβλέπει επίσης ότι, εάν κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΚ τύπου διαπιστώνει ότι νέα οχήματα που συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο, «λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον απαιτείται, της ανάκλησης της έγκρισης τύπου,» ώστε τα οχήματα να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο.
- 69 Συναφώς, από το γράμμα τους προκύπτει ότι οι διατάξεις αυτές παρέχουν στα κράτη μέλη διακριτική ευχέρεια κατά τον προσδιορισμό των μέτρων που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο.
- 70 Εξάλλου, όπως προκύπτει από την οδηγία-πλαίσιο, δεν αποκλείεται ένας εγκεκριμένος τύπος να ενέχει σοβαρό κίνδυνο ο οποίος αποκαλύπτεται μόνο μετά την έγκριση. Επομένως, το άρθρο 29 της οδηγίας αυτής προβλέπει ότι το κράτος μέλος μπορεί να αρνηθεί τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων ή να αρνηθεί να επιτρέψει την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία, στην επικράτειά του, νέων οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων όταν διαπιστώσει ότι τα ως άνω



οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή βλάπτουν σοβαρά το περιβάλλον ή τη δημόσια υγεία, μολονότι συμμορφώνονται προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις. Ομοίως, το άρθρο 32 της οδηγίας-πλαίσιο αφορά την απόσυρση οχημάτων που έχουν ήδη πωληθεί, λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία διότι ένα ή περισσότερα συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που έχουν τοποθετηθεί στο όχημα, ανεξαρτήτως του αν έχουν εγκριθεί δεόντως σύμφωνα με την οδηγία-πλαίσιο, ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή την προστασία του περιβάλλοντος.

- 71 Κατ' αναλογία, στο πλαίσιο των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας-πλαίσιο, όταν, όπως εν προκειμένω, ο κατασκευαστής των επίμαχων οχημάτων ενημερώνει τις αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ότι υπάρχει απόκλιση συμμόρφωσης προς τον εγκεκριμένο τύπο και η απόκλιση αυτή δικαιολογείται με βάση προσκομιζόμενα από τον κατασκευαστή αξιόπιστα και σοβαρά αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει η ύπαρξη, σε περίπτωση συμμόρφωσης προς τις ισχύουσες απαιτήσεις, σοβαρού κινδύνου για την υγεία και την ασφάλεια των προσώπων ή του περιβάλλοντος, οι αρχές αυτές ορθώς δεν επιβάλλουν εκ προοιμίου την απόσυρση και τη μετατροπή των οικείων οχημάτων ή την εκ προοιμίου ανάκληση της έγκρισης του οικείου τύπου και προβαίνουν σε δική τους αξιολόγηση των κινδύνων αυτών πριν αποφασίσουν να επιβάλουν, εφόσον απαιτείται, την εν λόγω απόσυρση και μετατροπή ή την εν λόγω ανάκληση.
- 72 Όπως προβλέπεται στα άρθρα 29 και 32 της οδηγίας-πλαίσιο, εναπόκειται, ωστόσο, στο κράτος μέλος να ενημερώσει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τον σοβαρό κίνδυνο που έχει περιέλθει σε γνώση του καθώς και, κατά περίπτωση, σχετικά με τα προτεινόμενα από τον κατασκευαστή μέτρα για την εξουδετέρωση του κινδύνου αυτού.
- 73 Παρά ταύτα, εάν, κατόπιν της αξιολόγησης αυτής, προκύψει ότι ο επικληθείς σοβαρός κίνδυνος δεν είναι αποδεδειγμένος, εναπόκειται στο κράτος μέλος να λάβει το ταχύτερο τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί η αποκατάσταση της συμμόρφωσης των επίμαχων οχημάτων προς τον εγκεκριμένο τύπο.
- 74 Πράγματι, καθόσον η διαδικασία έγκρισης τύπου που καθιερώνει η οδηγία-πλαίσιο στηρίζεται, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 2, στην αρχή της πλήρους εναρμόνισης, η διακριτική ευχέρεια που παρέχεται στα κράτη μέλη με τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαίσιο δεν τους επιτρέπει να αξιολογούν τα ίδια την ανάγκη για επίτευξη αυτού του σκοπού συμμόρφωσης.
- 75 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 67 των προτάσεών του, το να επιτραπεί στα κράτη μέλη να αξιολογήσουν τα ίδια την ανάγκη επίτευξης αυτού του σκοπού συμμόρφωσης θα αφαιρούσε κάθε πρακτική αποτελεσματικότητα από το εναρμονισμένο σύστημα έγκρισης που καθορίζεται από τον συνδυασμό των διατάξεων της οδηγίας-πλαίσιο και των κανονιστικών πράξεων.
- 76 Συναφώς, μπορεί να επισημανθεί, ενδεικτικά, ότι το άρθρο 30, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαίσιο προβλέπει ότι, σε περίπτωση που κράτος μέλος ζητήσει επαλήθευση της συμμόρφωσης, το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση ΕΚ τύπου οφείλει να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες και οπωσδήποτε εντός έξι μηνών από την ημερομηνία της αίτησης. Ομοίως, το άρθρο 30, παράγραφος 4, της οδηγίας-πλαίσιο προβλέπει, υπό τις προϋποθέσεις που απαριθμεί, την εφαρμογή της ίδιας μέγιστης προθεσμίας έξι μηνών.
- 77 Εν προκειμένω, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι οι γερμανικές αρχές βρίσκονταν σε διαρκή επαφή με την Επιτροπή.
- 78 Πρέπει, πάντως, να επισημανθεί ότι οι αρχές αυτές αντέδρασαν καθυστερημένα στην έλλειψη συμμόρφωσης των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 προς τους εγκεκριμένους τύπους. Πράγματι, οι επιφυλάξεις που διατύπωσε η Daimler σχετικά με την ασφάλεια του ψυκτικού μέσου R1234yf είχαν περιέλθει σε γνώση τους ήδη από τον Σεπτέμβριο 2012, η δε Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες στις 10 Ιουνίου 2013 και απέστειλε προειδοποιητική επιστολή στις 27 Ιανουαρίου 2014

και αιτιολογημένη γνώμη στις 25 Σεπτεμβρίου 2014. Πάντως, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι, από τις 8 Οκτωβρίου 2013, οι γερμανικές αρχές, μετά από ένα πρώτο στάδιο δοκιμών, είχαν διαπιστώσει ότι δεν υπήρχε σημαντική πιθανότητα να παρουσιαστούν σοβαροί κίνδυνοι για την υγεία και την ασφάλεια των προσώπων και του περιβάλλοντος όπως υποστήριζε η Daimler. Επιπλέον, οι αρχές αυτές αναγνωρίζουν ότι, με έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 2015, η Daimler επιβεβαίωσε ότι είχε βρει μέτρα ασφαλείας για τη χρήση του νέου ψυκτικού μέσου στα νέα οχήματα και ότι, ήδη από τον Δεκέμβριο 2015, η Daimler είχε εκθέσει τις πιθανές τεχνικές λύσεις για την αποκατάσταση, μέσω μετατροπής, της συμμόρφωσης προς τους εγκεκριμένους τύπους των 133 713 μη συμμορφούμενων οχημάτων. Εντούτοις, μόλις στις 23 Μαρτίου 2017 η ΚΒΑ, με διοικητική πράξη, διέταξε την κατασκευάστρια εταιρία Daimler να προβεί στην εν λόγω συμμόρφωση, μέσω μετατροπής, αυτών των 133 713 οχημάτων, ήτοι δύο και πλέον έτη μετά την παρέλευση της αναφερόμενης στην αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας των δύο μηνών.

- 79 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω στοιχείων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παραλείποντας να λάβει εντός της προβλεπόμενης στην αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης, προς τους εγκεκριμένους τύπους, 133 713 οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117, τα οποία η Daimler διέθεσε στην αγορά από 1ης Ιανουαρίου έως 26 Ιουνίου 2013, ενώ δεν ήταν εξοπλισμένα με το δηλωθέν για τους εγκεκριμένους αυτούς τύπους ψυκτικό μέσο R1234yf, αλλά με άλλο ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, κατά παράβαση του ανώτατου ορίου του άρθρου 5, παράγραφος 4, της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την τελευταία αυτή οδηγία και από τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαisiού.

***Επί της δεύτερης αιτίασης, η οποία αφορά παραβίαση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού και της οδηγίας-πλαisiού, ιδίως των άρθρων 46, 5 και 18 της τελευταίας αυτής οδηγίας***

*Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 80 Με τη δεύτερη αιτίασή της, η Επιτροπή ζητεί να διαπιστωθεί η παραβίαση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού και της οδηγίας-πλαisiού, ιδίως του άρθρου 46, σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 18 της οδηγίας-πλαisiού, καθόσον η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή κυρώσεων.
- 81 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Daimler παρέβη το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας-πλαisiού, κατά το οποίο ο κατασκευαστής υποχρεούται να μεριμνά για τη διαρκή συμμόρφωση προς όλες τις απαιτήσεις που προϋποθέτει η έγκριση του αντίστοιχου τύπου οχήματος. Ειδικότερα, από τον Ιανουάριο 2013, η Daimler παράγει και διαθέτει στην αγορά οχήματα των τύπων 246, 176 και 117, των οποίων τα συστήματα κλιματισμού, μη συμμορφούμενα προς την έγκριση τύπου τους, λειτουργούν με ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη που υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη τιμή κατά το άρθρο 5, παράγραφος 4, της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού.
- 82 Η Daimler παρέβη επίσης το άρθρο 18 της οδηγίας-πλαisiού, σε συνδυασμό με το παράρτημα ΙΧ της οδηγίας αυτής, το οποίο απαιτεί από τους κατασκευαστές να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος, καθώς το πιστοποιητικό αυτό αποτελεί, όπως προκύπτει από το παράρτημα ΙΧ της οδηγίας-πλαisiού, δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε είναι σύμφωνο προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ένωση κατά τον χρόνο της κατασκευής του. Ειδικότερα, καθόσον από τον Ιανουάριο 2013 έπαυσε πλέον η παραγωγή των τύπων 246, 176 και 117 σύμφωνα με τον αντίστοιχο εγκεκριμένο τύπο, η περιεχόμενη στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης δήλωση της Daimler είναι αναληθής.

- 83 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, λόγω της μη επιβολής κυρώσεων στην Daimler, παρέβη το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαisiού, το οποίο προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καθορίζουν, στο εθνικό τους δίκαιο, αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων της οδηγίας αυτής από τους κατασκευαστές.
- 84 Με το υπόμνημα αντίκρουσης, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει ότι η επιβολή κυρώσεων ήταν δυνατή μόνο σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της Daimler στη διαταγή για αναβάθμιση των οικείων οχημάτων. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας διευκρίνισε ότι η KBA επέβαλε, κατά τη διάρκεια του 2017, μέτρο αναβάθμισης των οχημάτων, ότι η Daimler προσέβαλε τη διαταγή αυτή και ότι η διοικητική διαδικασία εξέτασής της βρίσκεται σε εξέλιξη. Κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, δεν υφίσταται παράβαση του άρθρου 46 της οδηγίας-πλαisiού, δεδομένου ότι δεν είναι δυνατή η επιβολή κυρώσεων πριν από την περάτωση της διοικητικής διαδικασίας.

#### *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 85 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν αμφισβητεί ότι η Daimler παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τις διατάξεις των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας-πλαisiού. Εκτιμά ωστόσο ότι η εκ μέρους της Daimler μη εκπλήρωση των υποχρεώσεών της πρέπει να τιμωρηθεί όχι αυτοτελώς, αλλά μόνον ως συνέπεια του ότι τα μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαisiού δεν τέθηκαν σε εφαρμογή.
- 86 Συναφώς, ενώ τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαisiού αφορούν τις υποχρεώσεις που υπέχουν τα κράτη μέλη ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των οχημάτων, των συστημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων ή των χωριστών τεχνικών μονάδων προς τους εγκεκριμένους τύπους, τα άρθρα 5 και 18 της οδηγίας αυτής αφορούν τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών. Συγκεκριμένα, οι κατασκευαστές φέρουν την ευθύνη για όλες τις πτυχές, ιδίως, της διαδικασίας συμμόρφωσης της παραγωγής καθώς και για την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης για κάθε όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα προς τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος. Όσον αφορά το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαisiού, το άρθρο αυτό προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της οδηγίας αυτής και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις.
- 87 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 95 των προτάσεών του, το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαisiού επιδιώκει σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους των άρθρων 12 και 30 της οδηγίας αυτής. Πράγματι, τα εν λόγω άρθρα διασφαλίζουν την τήρηση των τεχνικών απαιτήσεων που περιέχονται στις κανονιστικές πράξεις, ενώ το εν λόγω άρθρο 46 έχει κυρίως ως σκοπό την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία εσωτερικής αγοράς με θεμιτό ανταγωνισμό των κατασκευαστών. Πέραν του σκοπού αυτού, οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 46 της οδηγίας-πλαisiού πρέπει επίσης να εξασφαλίζουν ότι ο αγοραστής του οχήματος διαθέτει πιστοποιητικό συμμόρφωσης το οποίο καθιστά δυνατή, σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας αυτής, τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, χωρίς την υποχρέωση παροχής πρόσθετης τεχνικής τεκμηρίωσης.
- 88 Εν πάση περιπτώσει, όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 79 της παρούσας αποφάσεως, αποδείχθηκε ότι, παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης των οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117 προς τους εγκεκριμένους τύπους εντός της προθεσμίας που ορίζεται από την αιτιολογημένη γνώμη, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαisiού.

- 89 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτή η δεύτερη αιτίαση της Επιτροπής και επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, μη λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή των προβλεπόμενων στο άρθρο 46 της οδηγίας-πλαisiού κυρώσεων εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην αιτιολογημένη γνώμη, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκ των κατασκευαστών τήρηση των διατάξεων των άρθρων 5 και 18 αυτής της οδηγίας σχετικά με τη συμμόρφωση της παραγωγής και την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης, παρέβη την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού καθώς και το άρθρο 46, σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 18 της οδηγίας-πλαisiού.

***Επί της τρίτης αιτίας η οποία αφορά παραβίαση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού και της οδηγίας-πλαisiού και, ειδικότερα, καταστρατήγηση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού***

*Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 90 Με την τρίτη αιτίαση, η Επιτροπή ζητεί να διαπιστωθεί παραβίαση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού, καθόσον η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας καταστρατήγησε την οδηγία κάνοντας δεκτή, στις 17 Μαΐου 2013, αίτηση της Daimler για την επέκταση της έγκρισης του υφιστάμενου τύπου 245G σε οχήματα για τα οποία είχε ήδη χορηγηθεί άλλη έγκριση τύπου ως προς την οποία ισχύουν οι νέες προϋποθέσεις της οδηγίας αυτής.
- 91 Διευκρινίζει ότι, κατά το άρθρο 14 της οδηγίας-πλαisiού, ένας εγκεκριμένος τύπος μπορεί να επεκταθεί σε άλλους τύπους οχημάτων που διαφέρουν από τον αρχικά εγκεκριμένο τύπο, όταν τα οχήματα αυτά, αφενός, πληρούν τις νομικές προϋποθέσεις που ίσχυαν για τη χορήγηση της αρχικής έγκρισης τύπου και, αφετέρου, εμφανίζουν τέτοια ομοιότητα με τον αρχικώς εγκεκριμένο τύπο ώστε μπορεί να θεωρηθεί ότι καλύπτονται από τον τύπο αυτό βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο μέρος Β του παραρτήματος II της οδηγίας-πλαisiού.
- 92 Κατά την Επιτροπή, δεν πρόκειται, εν προκειμένω, για τέτοια επέκταση του τύπου 245G. Συγκεκριμένα, ο τύπος 245G, ο οποίος εγκρίθηκε κατά τη διάρκεια του 2008, δηλαδή σε χρόνο κατά τον οποίο η οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού δεν εφαρμοζόταν, επεκτάθηκε σε οχήματα τα οποία είχαν ήδη εγκριθεί και κατασκευαστεί ως τύποι 246, 176 και 117, δηλαδή σε χρόνο κατά τον οποίο η οδηγία αυτή είχε εφαρμογή. Το άρθρο 6, παράγραφος 6, της οδηγίας-πλαisiού προβλέπει όμως ότι δεν μπορεί να υποβληθεί εκ νέου αίτηση για έναν ήδη εγκεκριμένο τύπο. Κατά συνέπεια, η αντικατάσταση των εγκεκριμένων τύπων 246, 176 και 117, υπό την επίφαση επέκτασης του τύπου 245G, συνιστά καταστρατήγηση του δικαίου της Ένωσης.
- 93 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υπογραμμίζει ότι η ισχύς των εγκρίσεων των τύπων 246, 176 και 117 έληξε όταν η επιχείρηση έπαυσε την παραγωγή των επίδικων τύπων, στις 26 Ιουνίου 2013. Ο τύπος οχήματος 245G επεκτάθηκε, από τον Μάιο 2013, στα όρια της νομιμότητας, σε άλλες παραλλαγές που χρησιμοποιούν το παλαιό ψυκτικό μέσο.
- 94 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας Υποστηρίζει ότι η οδηγία-πλαisiό προβλέπει ευέλικτο ορισμό του «τύπου οχήματος». Υπογραμμίζει ότι το παράρτημα II της οδηγίας-πλαisiού επιτρέπει ρητώς στον κατασκευαστή να καθορίζει ο ίδιος την έκταση ενός τύπου οχήματος και, ως εκ τούτου, την έκταση της έγκρισης τύπου, εντός των ορίων των χαρακτηριστικών που προσδιορίζει κάθε τύπος. Ενισχύει την επιχειρηματολογία της παραπέμποντας στον κανονισμό 678/2011, ο οποίος, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αοριστία των κριτηρίων της οδηγίας-πλαisiού, τροποποίησε την οδηγία αυτή αποβλέποντας στον επαναπροσδιορισμό των εννοιών «έγκριση τύπου» και «επέκταση» και στην αποσαφήνιση των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του κατά πόσον ένα νέο μοντέλο οχήματος πρέπει να νοηθεί ως νέος τύπος.

- 95 Το εν λόγω κράτος μέλος εκτιμά ότι η Επιτροπή εξομοιώνει απλοϊκά και εσφαλμένα την έννοια «σειρά» ή «κλάση», ήτοι, μεταξύ άλλων, την Κλάση Α, Κλάση Β και τη νέα Κλάση Β, που χρησιμοποιείται στο μάρκετινγκ, με την έγκριση τύπου. Τα οχήματα που κατασκευάστηκαν από 26ης Ιουνίου 2013 στην Κλάση Α, στην Κλάση Β και στην Κλάση CLA βάσει του τύπου οχήματος 245G διαφέρουν από τους παλαιούς τύπους 246, 176 και 117 όχι μόνον ως προς την ονομασία του τύπου, αλλά και ως προς διάφορες τεχνικές λεπτομέρειες καθώς και ως προς τις εγκρίσεις των συστημάτων.
- 96 Όσον αφορά τη συμμόρφωση προς την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υπενθυμίζει ότι η οδηγία αυτή προβλέπει ρητώς μεταβατική περίοδο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017, περίοδο κατά την οποία ήταν επιτρεπτές οι νέες ταξινομήσεις οχημάτων που χρησιμοποιούν το παλιό ψυκτικό μέσο βάσει παλαιών εγκρίσεων τύπου που είχαν επεκταθεί. Καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν είναι δυνατόν να χαρακτηριστεί η υπό κρίση υπόθεση ως παράνομη καταστρατήγηση της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού.

#### *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 97 Με την τρίτη αιτίαση, η Επιτροπή προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι καταστρατήγησε τις επιταγές της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού και ότι παρέβη τις διατάξεις της οδηγίας-πλαisiού κάνοντας δεκτή, στις 17 Μαΐου 2013, αίτηση της Daimler για την επέκταση της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχημάτων 245G σε οχήματα τα οποία, κατά το θεσμικό όργανο, είχαν ήδη προηγουμένως εγκριθεί ως τύποι 246, 176 και 117. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει ότι τα οχήματα αυτά δεν ήταν πανομοιότυπα.
- 98 Συναφώς, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 112 των προτάσεών του, η Επιτροπή αναφέρεται μόνον στις εμπορικές ονομασίες των οχημάτων που παράγει η Daimler. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν προσκομίζει καμία απτή απόδειξη, με το δικόγραφο της προσφυγής της, από την οποία να προκύπτει ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων για τα οποία χορηγήθηκε η επέκταση του τύπου 245G και τα οποία παρήχθησαν μετά τις 26 Ιουνίου 2013 ήταν πανομοιότυπα με τους τύπους 246, 176 και 117.
- 99 Εξάλλου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 113 και 114 των προτάσεών του, η εφαρμοστέα εν προκειμένω ρύθμιση παρέχει βέβαιη διακριτική ευχέρεια στον κατασκευαστή. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από το γράμμα της οδηγίας και, ειδικότερα, του παραρτήματος II αυτής, ο κατασκευαστής μπορεί να καθορίζει ο ίδιος το περιεχόμενο ενός τύπου οχήματος. Εξάλλου, όπως προκύπτει από το κεφάλαιο V της οδηγίας αυτής, η οδηγία επιτρέπει την επέκταση παλαιών εγκρίσεων τύπου. Η διασταλτική ερμηνεία της οδηγίας-πλαisiού επιρρωννύεται από την αιτιολογική σκέψη 3 του κανονισμού 678/2011, ο οποίος τροποποίησε την οδηγία αυτή, κατά την οποία «[η] πείρα δείχνει ότι τα ισχύοντα κριτήρια για τον καθορισμό κατά πόσο ένα νέο μοντέλο οχήματος πρέπει να θεωρηθεί νέος τύπος είναι πολύ αόριστα».
- 100 Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν προσκόμισε, συναφώς, επαρκή αποδεικτικά στοιχεία προς στήριξη της τρίτης αιτίαςσης.
- 101 Επιπλέον, η Επιτροπή κατ' ουσίαν υποστηρίζει ότι ο σκοπός της επέκτασης που προβλέπει το άρθρο 14, παράγραφος 2, της οδηγίας-πλαisiού δεν καθιστά δυνατή την απαλλαγή του κατασκευαστή από την εφαρμογή των ισχυουσών νομικών διατάξεων για τους νέους εγκεκριμένους τύπους οχημάτων με την επέκταση, για τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά, άλλου τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί πριν από τη θέση σε ισχύ των εν λόγω διατάξεων. Μια τέτοια επέκταση θα ήταν αντίθετη στον σκοπό της οδηγίας-πλαisiού που συνίσταται στη διασφάλιση του ότι τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά ανταποκρίνονται σε υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

- 102 Συναφώς, επισημαίνεται ότι από το άρθρο 14, παράγραφος 2, της οδηγίας-πλαisiού προκύπτει ότι πρόκειται για επέκταση εγκεκριμένου τύπου οχήματος όταν απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή νέες δοκιμές, εφόσον έχει μεταβληθεί οποιαδήποτε πληροφορία του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου, και όταν τίθενται σε ισχύ νέες εναρμονισμένες τεχνικές απαιτήσεις που εφαρμόζονται στα εν λόγω οχήματα.
- 103 Όπως όμως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 121 των προτάσεών του, ούτε από το άρθρο 14 ούτε από οποιονδήποτε άλλον κανόνα του εν λόγω εναρμονισμένου συστήματος συνάγεται ότι η ζητούμενη επέκταση πρέπει να αφορά τεχνική πρόοδο για την επίτευξη των σκοπών της οδηγίας-πλαisiού που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.
- 104 Επιπλέον, το άρθρο 5, παράγραφος 5, της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού προβλέπει ρητώς μεταβατική περίοδο έως την 1η Ιανουαρίου 2017, περίοδο κατά την οποία επιτρέπονταν ακόμη οι ταξινομήσεις νέων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούσαν το παλαιό ψυκτικό μέσο βάσει παλαιών εγκρίσεων τύπου, ενώ οι οικείες τεχνικές απαιτήσεις ίσχυαν ήδη από 1ης Ιανουαρίου 2011 για τις νέες εγκρίσεις τύπου. Επομένως, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 123 των προτάσεών του, η οδηγία αυτή υιοθετεί μια σταδιακή προσέγγιση.
- 105 Δεν μπορεί, επομένως, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ζητηθείσα από την Daimler και χορηγηθείσα από την KBA επέκταση της έγκρισης δεν ήταν συμβατή ούτε με την οδηγία-πλαisiού ούτε με την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού.
- 106 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν απέδειξε ούτε ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις διατάξεις της οδηγίας-πλαisiού ούτε ότι επέτρεψε στην Daimler να καταστρατηγήσει την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού.
- 107 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η τρίτη αιτίαση της Επιτροπής είναι αβάσιμη.
- 108 Κατόπιν του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, διαπιστώνεται ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει:
- από την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού καθώς και από τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας-πλαisiού, παραλείποντας να λάβει εντός της προβλεπόμενης στην αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης, προς τους εγκεκριμένους τύπους, 133 713 οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117, τα οποία η Daimler διέθεσε στην αγορά από 1ης Ιανουαρίου έως 26ης Ιουνίου 2013, ενώ δεν ήταν εξοπλισμένα με το δηλωθέν για αυτούς τους εγκεκριμένους τύπους ψυκτικό μέσο R1234yf, αλλά με άλλο ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, κατά παράβαση του ανώτατου ορίου του άρθρου 5, παράγραφος 4, της οδηγίας για τα συστήματα κλιματισμού, και
  - από την οδηγία για τα συστήματα κλιματισμού καθώς και από το άρθρο 46 της οδηγίας-πλαisiού, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 5 και 18 της ίδιας οδηγίας, παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή των προβλεπόμενων στο άρθρο 46 της τελευταίας αυτής οδηγίας κυρώσεων εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην αιτιολογημένη γνώμη, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκ των κατασκευαστών αυτοκινήτων τήρηση των άρθρων 5 και 18 της εν λόγω οδηγίας σχετικά με τη συμμόρφωση της παραγωγής και την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης.
- 109 Η προσφυγή απορρίπτεται κατά τα λοιπά.

## Επί των δικαστικών εξόδων

- 110 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.
- 111 Εν προκειμένω, τόσο η Επιτροπή όσο και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ζήτησαν, αντιστοίχως, να καταδικαστεί η αντίδικος στα δικαστικά έξοδα.
- 112 Το άρθρο 138, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας προβλέπει ότι, αν τούτο δικαιολογείται από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης, το Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι ένας διάδικος, πέραν των δικαστικών εξόδων του, φέρει και μέρος των εξόδων του αντιδίκου. Εν προκειμένω, πρέπει, κατ' εφαρμογήν της διάταξης αυτής, να αποφασιστεί ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, πέραν των δικαστικών εξόδων της, φέρει και το ήμισυ των εξόδων της Επιτροπής.
- 113 Η Επιτροπή υποχρεώνεται να φέρει το υπόλοιπο ήμισυ των δικαστικών εξόδων της.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφασίζει:

### 1) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει:

- από την οδηγία 2006/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, για τις εκπομπές των συστημάτων κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, καθώς και από τα άρθρα 12 και 30 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 371/2010 της Επιτροπής, της 16ης Απριλίου 2010, παραλείποντας να λάβει εντός της προβλεπόμενης στην αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης, προς τους εγκεκριμένους τύπους, 133 713 οχημάτων των τύπων 246, 176 και 117, τα οποία η Daimler AG διέθεσε στην αγορά από 1ης Ιανουαρίου έως 26 Ιουνίου 2013, ενώ δεν ήταν εξοπλισμένα με το δηλωθέν για αυτούς τους εγκεκριμένους τύπους ψυκτικό μέσο R1234yf, αλλά με άλλο ψυκτικό μέσο με δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη άνω του 150, κατά παράβαση του ανώτατου ορίου του άρθρου 5, παράγραφος 4, της οδηγίας 2006/40, και
- από την οδηγία 2006/40 καθώς και από το άρθρο 46 της οδηγίας 2007/46, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 371/2010, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 5 και 18 της οδηγίας αυτής, παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την επιβολή των προβλεπόμενων στο άρθρο 46 της τελευταίας αυτής οδηγίας κυρώσεων εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην αιτιολογημένη γνώμη, προκειμένου να διασφαλιστεί η εκ των κατασκευαστών τήρηση των άρθρων 5 και 18 της εν λόγω οδηγίας σχετικά με τη συμμόρφωση της παραγωγής και την έκδοση πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

### 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

### 3) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, πέραν των δικαστικών εξόδων της, φέρει και το ήμισυ των εξόδων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

### 4) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει το υπόλοιπο ήμισυ των δικαστικών εξόδων της.

(υπογραφές)