



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

4 päivänä lokakuuta 2018*

Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättäminen – Direktiivi 2006/40/EY –
Moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmien päästöt – 5 artiklan 4 ja 5 kohta – Direktiivi
2007/46/EY – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – 12, 29, 30 ja 46 artikla – Ajoneuvot, jotka eivät
täytä teknisiä vaatimuksia – Kansallisten viranomaisten vastuu

Asiassa C-668/16,

jossa on kyse SEUT 258 artiklaan perustuvasta jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä
koskevasta kanteesta, joka on nostettu 23.12.2016,

Euroopan komissio, asiamiehinaan C. Hermes, D. Kukovec ja A. C. Becker,

kantajana,

vastaan

Saksan liittotasavalta, asiamiehinaan T. Henze ja D. Klebs,

vastaajana,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Ilešić sekä tuomarit A. Rosas (esittelevä tuomari),
C. Toader, A. Prechal ja E. Jarašiūnas,

julkisasiamies: P. Mengozzi,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Şereş,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 11.1.2018 pidetyssä istunnossa esitetyn,

kuultuaan julkisasiamiehen 11.4.2018 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmien päästöistä ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 17.5.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

2006/40/EY (EUVL 2006, L 161, s. 12; jäljempänä ilmastointijärjestelmädirektiivi) ja puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 16.4.2010 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 371/2010 (EUVL 2010, L 110, s. 1) (jäljempänä puitedirektiivi), mukaisia velvoitteitaan, koska

- se ei ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä, jotta tyyppien 246, 176 ja 117 ajoneuvot olisivat jälleen hyväksyttyjen tyyppiensä mukaisia (puitedirektiivin 12 ja 30 artikla)
- se ei ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä seuraamusten täytäntöön panemiseksi (puitedirektiivin 46, 5 ja 18 artikla yhdessä tarkasteltuina) ja
- se hyväksyi 17.5.2013 Daimler AG:n pyynnön laajentaa hyväksyttyä ajoneuvotyyppiä 245G niin, että se kattaisi myös ajoneuvot, joille oli jo myönnetty toinen tyyppihyväksyntä, johon sovelletaan ilmastointijärjestelmädirektiivin uusia edellytyksiä, mikä merkitsee kyseisen direktiivin kiertämistä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Ilmastointijärjestelmädirektiivi

- 2 Ilmastointijärjestelmädirektiivi on yksi puitedirektiivin liitteessä IV olevassa I osassa luetelluista säädöksistä. Ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”4. Jäsenvaltiot eivät saa enää 1 päivästä tammikuuta 2011 alkaen antaa EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää sellaisella ilmastointijärjestelmällä varustetulle ajoneuvotyyppille, joka on suunniteltu sisältämään fluorattuja kasvihuonekaasuja, joiden lämmitysvaikutus on yli 150.

5. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu ilmastointijärjestelmällä, joka on suunniteltu sisältämään 150:tä suuremman lämmitysvaikutuksen omaavia fluorattuja kasvihuonekaasuja,

- a) katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistus ei ole enää pätevä [puitedirektiivin] 26 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa; ja
- b) evättävä rekisteröinti ja kiellettävä myynti tai käyttöönotto.”

Puitedirektiivi

- 3 Direktiivin johdanto-osan toisessa ja kolmannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(2) Yhteisön sisämarkkinoiden luomisen ja niiden toiminnan vuoksi on syytä korvata jäsenvaltioiden hyväksyntäjärjestelmät yhteisön hyväksyntämenettelyllä, joka perustuu täydellisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen.

(3) Järjestelmiin, osiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja ajoneuvoihin sovellettavat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava ja määritettävä säädöksissä. Näillä säädöksillä olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso.”

4 Puitedirektiivin 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä ja liitteessä IV luetelluissa säädöksissä, ellei niissä toisin säädetä, tarkoitetaan: – –

17. ’ajoneuvotyyppillä’ tietyn luokan, liitteessä II olevassa B osassa tarkoitettujen olennaisten piirteiden osalta samanlaisia ajoneuvoja. Ajoneuvotyyppi voi sisältää variantteja ja versioita liitteessä II olevan B osan määritelmien mukaisesti;

– –”

5 Puitedirektiivin 4 artiklan 1–3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että hyväksyntää hakevat valmistajat täyttävät tämän direktiivin mukaiset velvoitteensa.

2. Jäsenvaltiot saavat hyväksyä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.

3. Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönnoton.

– –”

6 Kyseisen direktiivin 5 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Valmistaja on vastuussa hyväksyntäviranomaiselle kaikista hyväksyntämenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja suoranaisesti osallistunut ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön kaikkiin valmistusvaiheisiin.”

7 Puitedirektiivin 6 artiklan, jonka otsikko on ”Ajoneuvojen EY-tyyppihyväksynnässä noudatettavat menettelyt”, 6 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Valmistajan on toimitettava hakemus hyväksyntäviranomaiselle. Kustakin ajoneuvotyyppistä voidaan jättää ainoastaan yksi hakemus, ja se voidaan jättää ainoastaan yhteen jäsenvaltioon.

Jokaisesta hyväksyttäväksi haetusta tyyppistä on toimitettava erillinen hakemus.”

8 Kyseisen direktiivin 12 artiklassa, jonka otsikko on ”Tuotannon vaatimustenmukaisuutta koskevat järjestelyt”, säädetään seuraavaa:

”1. EY-tyyppihyväksynnän myöntävän jäsenvaltion on toteutettava liitteen X mukaiset tarvittavat toimenpiteet, joilla tarkastetaan, tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden hyväksyntäviranomaisten kanssa, että valmistettavien ajoneuvojen, järjestelmien, osien tai erillisten teknisten yksiköiden yhdenmukaisuus hyväksytyn tyyppin kanssa varmistetaan riittävän järjestelyin.

2. EY-tyyppihyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion on toteutettava liitteen X mukaiset, kyseistä hyväksyntää koskevat tarvittavat toimenpiteet, joilla tarkastetaan, tarvittaessa yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden hyväksyntäviranomaisten kanssa, että 1 kohdassa tarkoitetut järjestelyt ovat edelleen riittävät ja että valmistettavat ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat edelleen hyväksytyn tyyppin mukaisia.

Sen tarkastaminen, että tuotteet ovat hyväksytyn tyyppin mukaisia, on rajoitettava liitteessä X sekä erityisiä vaatimuksia sisältävissä säädöksissä vahvistettuihin menettelyihin. EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio voi tätä varten tehdä minkä tahansa liitteessä IV tai XI luetelluissa säädöksissä vaadituista tarkistuksista tai testeistä näytteille, jotka on otettu valmistajan tiloista, tuotantolaitos mukaan lukien.

3. Jos EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio toteaa, että 1 kohdassa tarkoitettuja järjestelyjä ei sovelleta, ne poikkeavat merkittävästi sovitusta järjestelystä ja valvontasuunnitelmista tai niiden soveltaminen on lopetettu, vaikka tuotantoa ei ole keskeytetty, kyseisen jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, tyyppihyväksynnän peruuttaminen mukaan luettuna, sen varmistamiseksi, että tuotannon vaatimustenmukaisuusmenettelyä noudatetaan asianmukaisesti.”

- 9 Puitedirektiivin V luvussa, jonka otsikko on ”EY-tyyppihyväksyntöjen muutokset”, olevan 14 artiklan, jonka otsikko on ”Ajoneuvoja koskevat erityissäännökset”, 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tarkistusta nimitetään ’laajennukseksi’, jos 1 kohdassa säädetyn lisäksi

- a) vaaditaan lisätarkastuksia tai uusia testejä;
- b) jokin EY-tyyppihyväksyntätodistuksen sisältämä tieto, lukuun ottamatta sen liitteitä, on muuttunut;
- c) jonkin hyväksyttyn ajoneuvotyyppiin sovellettavan säädöksen nojalla tulee voimaan uusia vaatimuksia.

– –”

- 10 Kyseisen direktiivin samassa luvussa olevan 15 artiklan, jonka otsikko on ”Järjestelmiä, osia tai erillisiä teknisiä yksiköitä koskevat erityissäännökset”, 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tarkistusta nimitetään ’laajennukseksi’, jos 1 kohdassa säädetyn lisäksi

- a) vaaditaan lisätarkastuksia tai uusia testejä;
- b) jokin EY-tyyppihyväksyntätodistuksen sisältämä tieto, lukuun ottamatta sen liitteitä, on muuttunut;
- c) jonkin hyväksyttyn järjestelmään, osaan tai erilliseen tekniseen yksikköön sovellettavan säädöksen nojalla tulee voimaan uusia vaatimuksia.

– –”

- 11 Puitedirektiivin 17 artiklan, joka koskee EY-tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän voimassaolo lakkaa, kun

– –

- b) hyväksytyn ajoneuvon tuotanto lopetetaan vapaaehtoisesti pysyvästi;

– –”

- 12 Saman direktiivin 18 artiklan, jonka otsikko on ”Vaatimustenmukaisuustodistus”, 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyn ajoneuvotyypin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa.”

- 13 Mainitun direktiivin 29 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos jäsenvaltio katsoo, että vaikka uudet ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat sovellettavien vaatimusten mukaisia tai asianmukaisesti merkittyjä, ne muodostavat silti vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle tai vahingoittavat vakavasti ympäristöä tai kansanterveyttä, se voi enintään kuuden kuukauden ajaksi kieltäytyä rekisteröimästä tällaisia ajoneuvoja tai sallimasta tällaisten ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden myyntiä tai käyttöönottoa alueellaan.

Tässä tapauksessa kyseisen jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava tästä valmistajalle, muille jäsenvaltioille ja komissiolle ja ilmoitettava päätöksensä perusteena olevat syyt sekä erityisesti, perustuuko päätös:

- puutteisiin asiaa koskevissa säädöksissä; vai
- asiaa koskevien vaatimusten virheelliseen soveltamiseen.

2. Komissio kuulee päätöksen valmistelemiseksi mahdollisimman pian asianomaisia osapuolia ja erityisesti tyyppihyväksynnän myöntänyttä hyväksyntäviranomaisista.

3. Jos 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet perustuvat puutteisiin asiaa koskevissa säädöksissä, on toteutettava aiheelliset toimenpiteet seuraavasti:

- kun kyse on liitteessä IV olevassa I osassa luetelluista erityisdirektiiveistä tai -asetuksista, komissio muuttaa niitä 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen,
- kun kyse on UNECE-säännöistä, komissio tekee tarvittavat muutosehdotukset asiaa koskeviin UNECE-sääntöihin tarkistetun vuoden 1958 sopimuksen nojalla sovellettavaa menettelyä noudattaen.

4. Jos 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet perustuvat asiaa koskevien vaatimusten virheelliseen soveltamiseen, komissio toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet tällaisten vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi.”

- 14 Puitedirektiivin 30 artiklassa, jonka otsikko on ”Ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka eivät ole hyväksytyn tyyppin mukaisia”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio katsoo, että vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustetut uudet ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt eivät ole sen hyväksymän tyyppin mukaisia, sen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistaa, että valmistetut ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt saadaan hyväksytyn tyyppin mukaisiksi; tällainen toimenpide voi tarvittaessa olla myös tyyppihyväksynnän peruuttaminen. Kyseisen jäsenvaltion hyväksyntäviranomaisen on ilmoitettava muiden jäsenvaltioiden hyväksyntäviranomaisille toteutetut toimenpiteet.

– –

3. Jos jäsenvaltio osoittaa, että vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustetut uudet ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt eivät ole hyväksytyn tyyppin mukaisia, se voi pyytää EY-tyyppihyväksynnän myöntänyttä jäsenvaltiota tarkastamaan, että tuotannossa olevat ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat edelleen hyväksytyn tyyppin mukaisia. Saatuaan tällaisen pyynnön kyseisen jäsenvaltion on toteutettava vaadittavat toimet mahdollisimman nopeasti ja joka tapauksessa kuuden kuukauden kuluessa pyynnön päiväyksestä.

4. Hyväksyntäviranomaisten on pyydettävä järjestelmän, osan, erillisen teknisen yksikön tai keskeneräisen ajoneuvon tyyppihyväksynnän myöntänyttä jäsenvaltiota toteuttamaan tarpeelliset toimet sen varmistamiseksi, että tuotannossa olevat ajoneuvot saadaan jälleen hyväksytyn tyyppin mukaisiksi seuraavissa tapauksissa:

- a) kun kyse on ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnästä, ja ajoneuvon vaatimustenvastaisuus johtuu yksinomaan järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön vaatimustenvastaisuudesta;
- b) kun kyse on monivaiheisesta tyyppihyväksynnästä, ja valmistuneen ajoneuvon vaatimustenvastaisuus johtuu yksinomaan keskeneräiseen ajoneuvon olennaisesti kuuluvan järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tai itse keskeneräisen ajoneuvon vaatimustenvastaisuudesta.

Saatuaan tällaisen pyynnön kyseisen jäsenvaltion on toteutettava vaadittavat toimet, tarvittaessa yhdessä pyynnön esittäneen jäsenvaltion kanssa, mahdollisimman nopeasti ja joka tapauksessa kuuden kuukauden kuluessa pyynnön päiväyksestä. Kun vaatimustenvastaisuus on todettu, kyseiselle järjestelmälle, osalle, erilliselle tekniselle yksikölle tai keskeneräiselle ajoneuvolle EY-tyyppihyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion hyväksyntäviranomaisen on toteutettava 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet.

– –”

15 Kyseisen direktiivin 32 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos valmistajan, jolle on myönnetty ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä, on jonkin säädöksen tai [yleisestä tuoteturvallisuudesta 3.12.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston] direktiivin 2001/95/EY [(EYVL 2002, L 11, s. 4)] säännösten nojalla vedettävä jo myytyjä, rekisteröityjä tai käyttöön otettuja ajoneuvoja pois markkinoilta sen vuoksi, että yksi tai useampi ajoneuvon asennettu järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö siitä riippumatta, onko se tämän direktiivin nojalla asianmukaisesti hyväksytty, aiheuttaa vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle, kansanterveydelle tai ympäristönsuojelulle, valmistajan on välittömästi ilmoitettava tästä ajoneuvon hyväksynnän myöntäneelle viranomaiselle.

2. Valmistajan on ehdotettava hyväksyntäviranomaiselle korjaavia toimia, joilla 1 kohdassa tarkoitettu vaara voidaan poistaa. Hyväksyntäviranomaisen on toimitettava ehdotetut toimenpiteet jäsenvaltioiden viranomaisille tiedoksi viipymättä.

Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että toimenpiteet on tosiasiallisesti toteutettu niiden alueella.”

16 Puitedirektiivin 45 artiklan 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tämä direktiivi ei mitätöi luokkaan M1 kuuluville ajoneuvoille ennen 29 päivää huhtikuuta 2009 myönnettyjä EY-tyyppihyväksyntiä eikä estä tällaisten hyväksyntöjen laajentamista.”

17 Kyseisen direktiivin 46 artiklassa, jonka otsikko on ”Seuraamukset”, säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin ja erityisesti 31 artiklaan sisältyvien tai siitä aiheutuvien kieltojen sekä liitteessä IV olevassa I osassa lueteltujen säädösten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöön panemiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava nämä säännökset tiedoksi komissiolle viimeistään 29 päivänä huhtikuuta 2009 ja ilmoitettava mahdollisimman nopeasti niihin myöhemmin mahdollisesti tehtävistä muutoksista.”

18 Puitedirektiivin liitteessä II, jonka otsikko on ”Ajoneuvoluokkien ja -tyyppien määrittäminen”, olevan A osan 1 kohdassa täsmennetään, että luokka M1 käsittää ”matkustajien kuljettamista varten suunnitellut ja rakennetut ajoneuvot, joissa on kuljettajan istuimen lisäksi istuimet enintään kahdeksalle matkustajalle”. Kyseisessä liitteessä olevassa B osassa säädetään seuraavaa:

”1. M1-luokan osalta:

’Tyypillä’ tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia ainakin seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:

- valmistaja,
- valmistajan tyyppinimitys;
- rakenteen ja suunnittelun olennaiset osat:
 - alusta/pohjalevy (selvät ja olennaiset erot),
 - moottori (polttomoottori/sähkömoottori/hybridi).

Tyyppin ’variantilla’ tarkoitetaan tyyppin ajoneuvoja, jotka ovat samanlaisia ainakin seuraavilta olennaisilta ominaisuuksiltaan:

- korimalli (esimerkiksi sedan, viistoperä, coupé, avoauto, station wagon, monikäyttöajoneuvo),
- moottori:
 - toimintaperiaate (liitteessä III oleva 3.2.1.1 kohta),
 - sylintereiden lukumäärä ja järjestely,
 - tehoero suurempi kuin 30 prosenttia (suurin teho on yli 1,3 kertaa suurempi kuin pienin teho),
 - sylinteritilavuusero suurempi kuin 20 prosenttia (suurin arvo on yli 1,2 kertaa suurempi kuin pienin arvo),
- vetävät akselit (lukumäärä, sijainti, kytkentä muihin akseleihin),
- ohjaavat akselit (lukumäärä ja sijainti).

Variantin ’versiolla’ tarkoitetaan ajoneuvoja, jotka muodostuvat liitteen VIII mukaisesta, hyväksyntäasiakirjoissa esitetystä yhdistelmästä.

– –”

- 19 Puitedirektiivin liite IV sisältää muun muassa luettelon säädöksistä, joita on noudatettava EY-tyyppihyväksyntää varten ja joiden joukossa I osassa on myös ilmastointijärjestelmädirektiivi.
- 20 Puitedirektiivin liitteessä IX kuvataan EY-vaatimustenmukaisuustodistuksen sisältö. Tämä liitteen 0 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Vaatimustenmukaisuustodistus on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukainen.

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat lisäksi vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella rekisteröidä ajoneuvoja tarvitsematta pyytää hakijaa toimittamaan täydentäviä teknisiä tietoja.

– –”

- 21 Puitedirektiivin liitteessä X kuvataan tuotannon vaatimustenmukaisuutta koskevat menettelyt, joilla pyritään varmistamaan, että jokainen tuotettu ajoneuvo, järjestelmä, osa ja erillinen tekninen yksikkö on hyväksytyt tyyppin mukainen. Kyseisessä liitteessä olevan 0 kohdan toisen alakohdan mukaan menettelyihin sisältyvät erottamattomina osina laadunhallintajärjestelmien arviointi sekä hyväksynnän kohteen ja tuotteeseen liittyvien valvontatoimien varmennus.
- 22 Puitedirektiiviä on muutettu muun muassa direktiivin 2007/46 liitteen II korvaamisesta ja liitteiden IV, IX ja XI muuttamisesta 14.7.2011 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 678/2011 (EUVL 2011, L 185, s. 30).
- 23 Mainitun asetuksen johdanto-osan kolmas ja neljäs perustelukappale kuuluvat seuraavasti:
- ”(3) Kokemus on osoittanut, että nykyiset perusteet, joiden avulla päätetään, onko ajoneuvon uutta mallia pidettävä uutena tyyppinä, ovat liian epätasällisia. Tämä epävarmuus voi viivästyttää [Euroopan unionin] lainsäädännössä uusille ajoneuvotyypeille vahvistettujen uusien vaatimusten täytäntöönpanoa. Lisäksi on osoittautunut mahdolliseksi kiertää pieniä sarjoja koskevaa [unionin] lainsäädäntöä jakamalla ajoneuvotyyppi useaan alatyyppiin, joille haetaan eri tyyppihyväksyntä. Tästä voi olla seurauksena, että Euroopan unionissa otetaan käyttöön pienten sarjojen järjestelmän mukaisesti enemmän uusia ajoneuvoja kuin on sallittua. Sen vuoksi on tärkeää täsmentää ne tekniset ominaisuudet, joiden perusteella määritetään, mitä on pidettävä uutena tyyppinä.
- (4) Komission tiedonannoissa ’Toimintaohjelma hallinnollisen raskituksen keventämiseksi Euroopan unionissa’ ja ’Lainsäädännön yksinkertaistamista ja parantamista koskeva toimintasuunnitelma’ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti on asianmukaista tarkastella uudelleen niitä perusteita, joita käytetään saman ajoneuvotyyppin varianttien ja versioiden määrittelymiseen, jotta voidaan keventää ajoneuvonvalmistajien hallinnollista raskitusta. Lisäksi näin tehtäisiin tyyppihyväksyntämenettelystä selkeämpi jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille.”
- 24 Asetuksen N:o 678/2011 3 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan sitä sovelletaan uusiin ajoneuvotyyppeihin, joille myönnetään hyväksyntä 29.10.2012 tai sen jälkeen. Tämän asetuksen 2 artiklassa säädetään, että kyseinen asetus ei mitätöi ajoneuvoille ennen 29.10.2012 myönnettyjä tyyppihyväksyntöjä eikä estä tällaisten hyväksyntöjen laajentamista.

Direktiivi 2001/95

25 Direktiivin 2001/95 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

- b) ’turvallisella tuotteella’ jokaista tuotetta, joka tavanomaisissa tai kohtuudella ennakoitavissa käyttöolosuhteissa tuotteen käyttöikä ja tarvittaessa käyttöönotto, asennus ja huoltotarpeet huomioon ottaen ei aiheuta vaaraa tai aiheuttaa tuotteen käyttöön nähden sellaista mahdollisimman vähäistä vaaraa, jota voidaan pitää hyväksyttävänä ja joka takaa korkean suojelun tason ihmisten turvallisuuden ja terveyden osalta, – –
- d) ’vakavalla vaaralla’ julkisviranomaisten nopeita toimia edellyttäviä vakavia vaaroja, mukaan lukien sellaiset vaarat, joiden vaikutukset eivät ole välittömiä;

– –”

Saksan oikeus

26 EY-tyyppihyväksynnästä 3.2.2011 annetun asetuksen (EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung; BGBl. 2011 I, s. 126) 7 §:n, sellaisena kuin se on muutettuna 19.10.2012 annetun asetuksen (BGBl. 2012 I, s. 2232) 4 §:llä, 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntä lakkaa, kun [puitedirektiivin] 3 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettussa säädöksessä säädetyt uudet vaatimukset tulevat uusien ajoneuvojen rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa varten pakollisiksi eikä tyyppihyväksyntää ole mahdollista muuttaa. Se lakkaa myös silloin, jos hyväksytyn ajoneuvotyyppin valmistus lopetetaan pysyvästi. Valmistajan on ilmoitettava valmistuksen lopettamisesta Kraftfahrt-Bundesamtille [(liittovaltion moottoriajoneuvovirasto, jäljempänä KBA)].”

27 Kyseisen asetuksen 25 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Jos [KBA] katsoo, etteivät ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt ole hyväksytyn tyyppin mukaisia, se voi ryhtyä kulloiseenkin tyyppiin sovellettavien [puitedirektiivien] mukaisiin tarpeellisiin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että valmistus on hyväksytyn tyyppin mukaista.

(2) Jo käyttöön otettujen ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden puutteiden korjaamiseksi tai vaatimustenmukaisuuden takaamiseksi [KBA] voi antaa jälkikäteen liitännäissäännöksiä.

(3) [KBA] voi peruuttaa tyyppihyväksynnän kokonaan tai osittain erityisesti silloin, jos se katsoo, että

1. vaatimustenmukaisuustodistuksella varustettu ajoneuvo taikka osa tai erillinen tekninen yksikkö, jolle on säädetty nimitys, ei ole hyväksytyn tyyppin mukainen
2. ajoneuvo taikka osa tai erillinen tekninen yksikkö aiheuttaa huomattavan vaaran liikenneturvallisuudelle, kansanterveydelle ja ympäristönsuojelulle
3. valmistajalla ei ole käytössään tehokasta järjestelmää valmistuksen vaatimustenmukaisuuden valvomiseksi tai se ei käytä sitä edellytetyllä tavalla

tai

4. tyyppihyväksynnän haltija ei noudata tyyppihyväksyntään liittyviä ehtoja.”

Tosiseikat ja oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

- 28 Vuonna 2006 annettiin ilmastointijärjestelmädirektiivi, jonka 5 artiklan 4 kohdassa säädetään, että kaikentyyppisissä ajoneuvoissa, jotka ovat saaneet tyyppihyväksynnän myöhemmin kuin 1.1.2011, on käytettävä kylmäainetta, jonka lämmitysvaikutus on enintään 150.
- 29 Eurooppalaiset ajoneuvovalmistajat, jotka olivat aikaisemmin käyttäneet kylmäainetta R134a, jonka lämmitysvaikutus oli lähes 1 300, sopivat vuonna 2009 käydyssä kansainvälisessä standardointimenettelyssä sellaisen R1234yf-viitteellä merkityn kylmäaineen käytöstä, jonka lämmitysvaikutus on 4.
- 30 Sen jälkeen, kun kylmäaineen R1234yf toimitukset keskeytyivät Fukushima (Japani) tsunamin aiheuttaman tuotantolaitosten tuhoutumisen vuoksi, komissio ilmoitti huhtikuussa 2012 jäsenvaltioille, että huomioon ottaen poikkeukselliset olosuhteet se ei aloittaisi jäsenyyssvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevaa menettelyä sen perusteella, etteivät ajoneuvot vastaa ilmastointijärjestelmädirektiivin vaatimuksia, ainakaan ennen kuin R1234yf-kylmäainetta, joka on ainoa tämän direktiivin vaatimukset täyttävä kylmäaine, olisi jälleen saatavilla, mutta että tällainen toimenpiteistä pidättäytyminen päättyisi kuitenkin viimeistään 31.12.2012.
- 31 Ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä vastaava saksalaisviranomais KBA myönsi 3.3.2011, 8.6.2011 ja 18.10.2012 Daimlerin pyynnöstä tyyppihyväksynnän uusille ajoneuvotyypeille 246, 176 ja 117 ilmastointijärjestelmädirektiivin mukaisina.
- 32 Vuoden 2012 syyskuussa Daimler esitti Saksan viranomaisille epäilyjä R1234yf-kylmäaineen käytön turvallisuudesta ajoneuvotyypeissä 246, 176 ja 117. Daimler veti pois markkinoilta noin 700 ajoneuvoa vaihtaakseen kylmäaineen ja ilmaisi aikomuksensa käyttää näissä ajoneuvotyypeissä myös sen jälkeen, kun toimenpiteistä pidättäytyminen päättyisi tammikuussa 2013, R134a-kylmäainetta R1234yf-kylmäaineen, jonka käyttämisen perusteella kyseessä olevat tyyppihyväksynnot oli myönnetty, asemesta. Marraskuussa 2012 Saksan viranomaiset pyysivät komissiolta, ettei tämä soveltaisi ilmastointijärjestelmädirektiivin vaatimuksia, sillä perusteella, että R1234yf-kylmäaineen turvallisuus olisi tarkastettava uudelleen.
- 33 Daimler myi 1.1.–26.6.2013 kaikkiaan 133 713 tyyppiä 246, 176 ja 117 kuuluvaa ajoneuvoa, joiden ilmastointijärjestelmässä käytettiin R134a-kylmäainetta.
- 34 KBA kehotti 3.1.2013 Daimleria ilmoittamaan, mihin toimenpiteisiin se oli ryhtynyt sen suhteen, että ajoneuvotyyppit 246, 176 ja 117 eivät ole vaatimustenmukaisia. Daimler vastasi pyyntöön 15.1.2013 esittämällä toimintasuunnitelman, jonka tavoitteena oli löytää tekninen ratkaisu 15.6.2013 mennessä. KBA määräsi 4.3.2013 Daimlerin ryhtymään asianmukaisiin toimiin kyseisten tyyppien saattamiseksi vaatimusten mukaisiksi ja ilmoitti, että muussa tapauksessa vastaavat tyyppihyväksynnot peruutettaisiin 30.6.2013 lukien.
- 35 Daimler ilmoitti KBA:lle 26.6.2013 lopettaneensa lopullisesti tyyppien 246, 176 ja 117 tuotannon.
- 36 KBA hyväksyi 17.5. ja 3.6.2013 Daimlerin pyynnöt laajentaa ajoneuvotyyppin 245G tyyppihyväksyntää, joka oli saatu vuonna 2008 eli ennen kuin ilmastointijärjestelmädirektiivi tuli voimaan, muihin variantteihin.

- 37 Komissio lähetti Saksan liittotasavallalle selvityspyynnön 10.6.2013 ja virallisen huomautuksen 27.1.2014. Komissio moitti Saksan viranomaisia siitä, että ne olivat sallineet sen, että tammikuun ja kesäkuun 2013 välisenä aikana valmistettiin ja myytiin 133 713 asianomaisen tyyppihyväksynnän vaatimusten vastaista ajoneuvoa ja että ilmastointijärjestelmädirektiivin soveltamista oli kierretty, eivätkä ne olleet määränneet kyseiselle valmistajalle seuraamuksia.
- 38 Saksan liittotasavalta vastasi viralliseen huomautukseen 26.3.2014. Vaatimustenvastaisten ajoneuvojen osalta tämä jäsenvaltio vetosi kansallisille viranomaisille puitedirektiivissä myönnettyyn harkintavaltaan sekä suhteellisuusperiaatteeseen. Se esitti, että Daimlerin toimittamien seikkojen perusteella oli aihetta olettaa, että R1234yf-kylmäaineen käyttö muodostaisi turvallisuusriskin.
- 39 Saksan liittotasavallan mukaan KBA:n oli täytynyt hyväksyä Daimlerin esittämä tyyppin 245G tyyppihyväksynnän laajentamista koskeva pyyntö.
- 40 Komissio lähetti Saksan liittotasavallalle 25.9.2014 perustellun lausunnon, jossa se pysytti virallisessa huomautuksessa esitetyt moitteet. Komissio pyysi tätä jäsenvaltiota toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet perustellussa lausunnossa esitettyjen velvoitteiden noudattamiseksi kahden kuukauden kuluessa lausunnon vastaanottamisesta.
- 41 Saksan liittotasavalta vastasi perusteltuun lausuntoon 25.11.2014 päivätyllä kirjeellä, jossa se pääpiirteittäin toisti samat argumentit, jotka se oli esittänyt viralliseen huomautukseen antamassaan vastauksessa.
- 42 Koska komissio ei ollut tyytyväinen Saksan liittotasavallan vastaukseen, se päätti nostaa nyt käsiteltävän kanteen.

Kanne

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan ilmastointijärjestelmädirektiiviä ja puitedirektiiviä ja erityisesti sen 12 ja 30 artiklaa on rikottu

Asianosaisten lausumat

- 43 Komissio vaatii ensimmäisessä kanneperusteessaan sen toteamista, että Saksan liittotasavalta on rikkonut ilmastointijärjestelmädirektiiviä ja puitedirektiiviä ja erityisesti sen 12 ja 30 artiklaa, koska se on jättänyt toteuttamatta tarvittavat toimenpiteet, jotta tyyppien 246, 176 ja 117 ajoneuvot saadaan jälleen hyväksyttyjen tyyppiensä mukaisiksi.
- 44 Komissio muistuttaa, että puitedirektiivin 12 ja 30 artiklassa säädetään, että ajoneuvon tyyppihyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion on valvottava, että valmistettavat ajoneuvot ovat hyväksytyn tyyppin mukaisia, ja jos se havaitsee, etteivät tuotanto tai valmistetut uudet ajoneuvot täytä vaatimuksia, sen on toteutettava toimenpiteitä – ja tarvittaessa peruutettava tyyppihyväksyntä – varmistaakseen, että valmistetut ajoneuvot saadaan hyväksytyn tyyppin mukaisiksi. Puitedirektiivin 12 artiklalla ja erityisesti sen 3 kohdalla sekä kyseisen direktiivin liitteellä X ei ainoastaan veloiteta toteuttamaan asianmukaisia toimenpiteitä sen toteamiseksi, ettei tuotanto ole vaatimustenmukaista, vaan erityisesti turvaamaan tuotannon vaatimustenmukaisuus varmistamalla tarvittavien toimenpiteiden toteuttaminen siinä tapauksessa, että vaatimustenvastaisuus todetaan.
- 45 Komissio toteaa, että kun puitedirektiivin 4 artiklan 2 kohtaa ja liitettä IV sekä ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 4 kohtaa luetaan yhdessä, niiden mukaan ajoneuvotyyppit 246, 176 ja 117 saattoivat saada tyyppihyväksynnän ainoastaan sillä edellytyksellä, että niiden ilmastointijärjestelmissä käytetyn kylmäaineen lämmitysvaikutus on enintään 150. Daimler kuitenkin

valmisti tyyppeihin 246, 176 ja 117 kuuluvia uusia ajoneuvoja käyttäen niiden ilmastointijärjestelmässä kylmäainetta, jonka lämmitysvaikutus oli suurempi kuin 150, joten ne eivät olleet hyväksytyn tyyppin mukaisia.

- 46 Komissio korostaa Saksan viranomaisten myöntäneen olleensa tietoisia siitä, että Daimler oli myynyt 1.1.–26.6.2013 133 713 ajoneuvoa, jotka eivät olleet hyväksytyn tyyppin mukaisia.
- 47 Komissio väittää, että näiden 133 713 ajoneuvon lisäksi Daimler valmisti yhä tyyppeihin 246, 176 ja 117 kuuluvia ajoneuvoja laajentamalla niihin tyyppin 245G, joka on aikaisempi ajoneuvotyyppi, johon ilmastointijärjestelmädirektiivin vaatimuksia ei voitu soveltaa. Tässä yhteydessä komissio väittää, että sen lisäksi, että niiden ilmastointijärjestelmissä käytetään kylmäainetta R134a, luokkien A, B ja CLA ajoneuvot, jotka vastaavat ajoneuvotyyppin 245G laajennusta, ovat samoja kuin ne, jotka vastaavat ajoneuvoja, jotka on hyväksytty tyyppinä 246, 176 ja 117. Se arvioi, että vuoden 2013 alun ja vuoden 2016 lopun välisenä aikana on näin ollen myyty noin 800 000 ajoneuvoa, jotka eivät ole hyväksytyn tyyppin mukaisia.
- 48 Komissio moittii Saksan liittotasavaltaa siitä, ettei se toteuttanut toimenpiteitä – kuten tyyppi hyväksynnän peruuttamista tai kyseessä olevien ajoneuvojen markkinoilta vetämistä ja korjaamista – varmistaakseen, että ajoneuvot saadaan hyväksytyn tyyppin mukaisiksi.
- 49 Vastauksena Saksan liittotasavallan väitteeseen, joka liittyy epäilyihin R1234yf-kylmäaineen käytön turvallisuudesta ajoneuvotyypeissä 246, 176 ja 117, komissio toteaa, että nämä epäilyt ovat osoittautuneet perusteettomiksi. Nyt käsiteltävässä asiassa moitittujen laiminlyöntien oikeudellisen arvioinnin kannalta merkitystä ei ole sillä, pitikö Saksan viranomaisten hallussaan olevien tietojen perusteella katsoa, että tämän kylmäaineen käyttö aiheutti vaaran liikenneturvallisuudelle ja kansanterveydelle.
- 50 Puitedirektiivissä ei säädetä poikkeuksista, joiden perusteella jäsenvaltiot voisivat jättää huomiotta yhdenmukaistetut tekniset vaatimukset, mikäli ne epäilevät niiden asianmukaisuutta, vaan siinä asetetaan ehdoton velvollisuus taata kaikkien teknisten vaatimusten noudattaminen. Erityisesti puitedirektiivin 30 artiklasta komissio toteaa, etteivät vastaajan esittämät suhteellisuusperiaatetta koskevat näkökohdat vapauta vastaajaa velvollisuudesta toteuttaa aiheellisia toimenpiteitä Daimleriin nähden, jotta kyseessä olevat ajoneuvot saadaan jälleen hyväksytyn tyyppin mukaisiksi.
- 51 Komissio muistuttaa vielä, että kun ajoneuvot huolimatta siitä, että ne ovat hyväksytyn tyyppinsä mukaisia, ”muodostavat – – vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle tai vahingoittavat vakavasti ympäristöä tai kansanterveyttä”, puitedirektiivin 29 artiklassa sallitaan poikkeuksellisesti se, että kyseessä oleva jäsenvaltio enintään kuuden kuukauden ajan kieltäytyy rekisteröimästä tällaisia ajoneuvoja tai sallimasta tällaisten ajoneuvojen myyntiä tai käyttöönottoa alueellaan. Saksan liittotasavalta ei kuitenkaan ole noudattanut tällaista menettelyä.
- 52 Saksan liittotasavalta selittää, että vuoden 2012 loppupuolella Daimler sekä eräät järjestöt, kuten Verband der Automobilindustrie ja Deutsche Umwelthilfe, katsoivat suorittamiensa kokeiden perusteella, että uuden kylmäaineen R1234yf käyttäminen ajoneuvoissa aiheutti ”osoitetun riskin turvallisuudelle”. Sen mukaan nämä kokeet, jotka koskivat myös muita kuin Daimlerin ajoneuvotyyppejä, osoittivat, että tietyissä tilanteissa tämä kylmäaine saattoi leimahtaa liekkeihin äkillisesti ja voimakkaasti aiheuttaen ajoneuvon palamisen ja altistumisen erittäin myrkylliselle fluorivedylle ja karbonyylifluoridille, joten oli katsottava, että ajoneuvon matkustajille ja sen läheisyydessä oleville henkilöille aiheutui välitön kuoleman vaara. Myös muut autovalmistajat olivat samaa mieltä ja muuttivat vuoden 2012 toisen vuosipuoliskon aikana tyyppi hyväksyntänsä ajoneuvoille, jotka sisältävät uutta kylmäainetta R1234yf, aiemmiksi tyyppi hyväksyntöiksi, joissa sallitaan kylmäaineen R134a käyttäminen.

- 53 Saksan liittotasavallan mukaan näissä olosuhteissa KBA:n täytyi tässä vaiheessa katsoa, että ajoneuvot, jotka sisältävät uutta kylmäainetta R1234yf, muodostivat direktiivin 2001/95 2 artiklan d alakohdassa tarkoitetun ”vakavan vaaran”, minkä vuoksi sitä ei voida moittia siitä, ettei se velvoittanut Daimleria muuttamaan välittömästi 1.1.–26.6.2013 myytyä 133 713 ajoneuvoa, jotka eivät olleet hyväksytyjen tyyppiensä mukaisia. Saksan liittotasavallan mukaan KBA:n päätös toteuttaa omia kokeitaan voidakseen tehdä tämän jälkeen valistuneen päätöksen on täysin suhteellisuusperiaatteen mukainen ja lisäksi Euroopan unionin yhteinen tutkimuskeskus (YTK) on myöntänyt sen oikeellisuuden yksityiskohtaisen tarkastuksen jälkeen. Vaikka näiden kokeiden tulokset eivät antaneet riittävää näyttöä direktiivissä 2001/95 tarkoitetun vakavan vaaran olemassaolon vahvistamiseksi ja nopeiden toimien vaatimiseksi, liekkeihin leimahtaminen ja fluorivedylle altistuminen on kuitenkin todettu, mikä on selvä merkki pysyvistä ongelmista, jotka liittyvät kylmäaineen R1234yf käyttämiseen moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmissä. Turvallisuussyistä KBA suositteli siis voimakkaasti kokeiden jatkamista potentiaalisten riskien arvioimiseksi täsmällisemmin.
- 54 Saksan liittotasavalta korostaa, että KBA pyysi Daimleria seitsemään otteeseen saattamaan nämä 133 713 ajoneuvoa, jotka eivät olleet tyyppiensä mukaisia, hyväksytyjen tyyppiensä mukaisiksi ja kehittämään mahdollisia tätä varten vaadittavia teknisiä ratkaisuja. Daimler ilmoitti 20.11.2015 päivätyllä kirjeellä KBA:lle toimenpiteistä turvallisuuden takaamiseksi käytettäessä uutta kylmäainetta sen uusissa ajoneuvoissa ja 16.12. ja 18.12.2015, 7.3.2016 ja 23.9.2016 päivätyillä kirjeillä mahdollisista teknisistä ratkaisuksista, jotta 133 713 ajoneuvoa, jotka eivät olleet tyyppiensä mukaisia, voitaisiin muutostöiden avulla saattaa hyväksytyjen tyyppiensä mukaisiksi. Koska Daimler ei kuitenkaan saattanut näitä ajoneuvoja vaatimusten mukaisiksi vedoten siihen, ettei se voi taata riittävää asennuksen laatua, KBA määräsi 23.3.2017 päivätyllä hallinnollisella toimella tällaisen vaatimusten mukaiseksi saattamista koskevan toimenpiteen toteuttamisen. Daimler kuitenkin riitautti tämän määräyksen, ja sen tutkintaa koskeva hallinnollinen menettely on Saksan liittotasavallan mukaan vireillä.
- 55 Saksan liittotasavalta kiistää komission ensimmäisessä väitteessään esittämän luvun 800 000 ajoneuvoa, sillä se liittyy tyypin 245G ajoneuvoihin.
- 56 Saksan liittotasavalta kiistää rikkoneensa puitedirektiivin 12 artiklaa. Kyseinen säännös ei sen tulkinnan mukaan koske itse ajoneuvojen tarkastamista vaan sen tarkastamista, että asianmukaisia toimenpiteitä on toteutettu sen varmistamiseksi, että nämä ajoneuvot ovat hyväksytyyn tyypin mukaisia. Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole mitään viitteitä siitä, ettei Daimlerin toteuttama laaduntarkastus olisi toiminut. Toisin kuin komissio väittää, vaatimustenvastaisuus ei automaattisesti johdu laaduntarkastusjärjestelmän tarkastamisen laiminlyömisestä. KBA:lle oli päinvastoin ilmoitettu hyvissä ajoin, että 1.1.2013 lähtien vaatimuksia ei täytetä sen vuoksi, että kylmäainetta R134a käytetään edelleen vaaditun kylmäaineen R1234yf asemasta.
- 57 Saksan liittotasavalta kiistää myös rikkoneensa puitedirektiivin 30 artiklaa. Sen mukaan kyseisessä säännöksessä jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille annetaan nimenomaisesti harkintavaltaa. Saksan liittotasavallan mukaan kyseisen säännöksen sisältämästä ilmaisusta ”on toteutettava aiheelliset toimenpiteet” ilmenee suhteellisuusperiaate ja siinä vahvistetaan, että jäsenvaltioiden on toimittava portaittain ja peruutettava tyyppihyväksyntä vasta viimeisenä keinona, kuten samassa säännöksessä olevasta ilmaisusta ”tällainen toimenpide voi tarvittaessa olla myös” sen mukaan ilmenee.
- 58 Se korostaa, ettei puitedirektiivin 30 artiklan 1 kohdassa säädetä määräajasta eikä KBA:n 4.3.2013 päivätyssä kirjeessään Daimlerille myöntämä neljän kuukauden määräaika toteuttaa tarvittavat toimenpiteet ajoneuvojen vaatimustenmukaisiksi saattamiseksi ollut liian pitkä, kun otetaan huomioon saman 30 artiklan 3 ja 4 kohdassa säädetty kuuden kuukauden määräaika.
- 59 Saksan liittotasavalta väittää, ettei tyyppihyväksynnän peruuttamista, jolla KBA uhkasi tässä kirjeessä siinä tapauksessa, ettei valmistaja noudata määräystä saattaa kyseessä olevat ajoneuvot hyväksytyyn tyypin mukaisiksi ennen 30.6.2013, voitu enää toteuttaa, koska Daimler oli lopettanut lopullisesti näiden ajoneuvojen tuotannon ennen tämän määräajan päättymistä. Sen mukaan puitedirektiivissä ei

myöskään säännellä sitä, mitä tyyppihyväksynnän peruuttamista edeltävänä aikana valmistetuille ja myydyille ajoneuvoille tapahtuu. Puitedirektiivin 32 artiklassa mainitaan ajoneuvojen markkinoilta pois vetäminen, mutta yksinomaan, kun ne ”aiheuttavat vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle, kansanterveydelle tai ympäristönsuojelulle”. Saksan liittotasavallan mukaan näin ei kuitenkaan ollut nyt käsiteltävässä asiassa. Tyyppihyväksynnän noudattamatta jättäminen ei nimittäin aiheuttanut suurempaa vaaraa liikenneturvallisuudelle ja kansanterveydelle sekä ennakoi ainoastaan marginaalisesta vaikutusta ympäristöön, kun otetaan huomioon ilmastointijärjestelmädirektiivin siirtymäsäännökset, joissa sallittiin aikaisemman kylmäaineen käyttämisen jatkaminen miljoonissa uusissa ajoneuvoissa kuuden vuoden siirtymäajan loppuun eli 31.12.2016 saakka sekä useissa ajoneuvoissa, kuten linja-autoissa ja kuorma-autoissa, jotka eivät kuuluneet tämän direktiivin soveltamisalaan.

- 60 Saksan liittotasavallan mukaan se, että kyseessä olevat ajoneuvot olisi määrätty muutettaviksi välittömästi, olisi tosiasiallisesti, kun otetaan tällaisen muuttamisen mahdollisuus sillä hetkellä, johtanut näiden ajoneuvojen käytöstä poistamiseen ja olisi aiheuttanut vakavan taloudellisen vahingon kyseisten ajoneuvojen omistajille, mikä olisi vaikuttanut Daimlerin ja siihen taloudellisesti sidoksissa olevien yritysten markkinoihin koko unionin alueella.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 61 On tarkasteltava ensin moitittuja toimia, sitten puitedirektiivin 12 artiklan tulkintaa, tämän jälkeen puitedirektiivin 30 artiklan tulkintaa ja lopuksi Saksan liittotasavallan esittämää ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvää puolustautumisperustetta.
- 62 Toimet, joista komissio moittii Saksan liittotasavaltaa, koskevat erityisesti 133 713 ajoneuvoa, jotka eivät ole hyväksytyjen tyyppien 246, 176 ja 117 mukaisia ja jotka Daimler myi 1.1.2013 ja 26.6.2013, jolloin se ilmoitti KBA:lle lopettaneensa lopullisesti näiden ajoneuvojen tuotannon, välisenä aikana. Komissio moittii ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä myös noin 800 000 ajoneuvon, jotka eivät ole hyväksytyjen tyyppiensä mukaisia, myyntiä vuoden 2013 alun ja vuoden 2016 lopun välisenä aikana. Kuten komissio täsmensi vastauskirjelmässään, tämä noin 800 000 ajoneuvon lukumäärä muodostuu yhtäältä 133 713 ajoneuvosta, jotka eivät ole hyväksytyjen tyyppien 246, 176 ja 117 mukaisia, ja toisaalta näiden tyyppien mukaisista ajoneuvoista, joihin on laajennettu tyyppi 245G, joka on aikaisempi ajoneuvotyyppi, johon ei sovellettu ilmastointijärjestelmädirektiivin vaatimuksia. Viimeksi mainittuja ajoneuvoja koskee myös komission kolmas kanneperuste, jossa tämä moittii vastaajaa tämän direktiivin kiertämisestä.
- 63 Tältä osin on todettava, ettei komissio voi moittia samanaikaisesti ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä sitä, ettei kyseisiä ajoneuvoja ole valmistettu hyväksytyjen tyyppien 246, 176 ja 117 mukaisesti, ja kolmannen kanneperusteen yhteydessä sitä, että niitä valmistettaessa on käytetty tyyppin 245G laajennusta.
- 64 Koska komissio ei ole kiistänyt sitä, että – kuten Daimler ilmoitti KBA:lle – hyväksytyjen tyyppien 246, 176 ja 117 tuotanto lopetettiin lopullisesti 26.6.2013, tämän väitteen yhteydessä ei ole otettava huomioon muita ajoneuvoja kuin ne 133 713 ajoneuvoa, jotka eivät ole näiden hyväksytyjen tyyppien mukaisia ja joita Daimler myi kyseiseen päivään saakka.
- 65 Saksan liittotasavalta ei kiistä sitä, että nämä 133 713 ajoneuvoa eivät olleet 1.1.2011 jälkeen hyväksytyjen tyyppien 246, 176 ja 117 mukaisia, koska niissä ei käytetty näiden hyväksytyjen tyyppien osalta ilmoitettua kylmäainetta R1234yf vaan kylmäainetta, jonka lämpövaikutus oli yli 150, joka on ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 4 kohdassa säädetty viitetaso. Se väittää kuitenkin, ettei se jättänyt noudattamatta puitedirektiivin 12 artiklan eikä 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska yhtäältä KBA:lle ilmoitettiin vaatimustenvastaisuudesta vuoden 2012 lopusta lähtien, mikä osoittaa viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitetun laadunvalvontajärjestelmän toimivan tehokkaasti, ja

koska toisaalta kyseisessä säännöksessä jäsenvaltioille myönnetään harkintavaltaa. Nyt käsiteltävässä asiassa KBA toimi suhteellisuusperiaatteen mukaisesti noudattaen tämän säännöksen sanamuotoa ja tarvetta taata ihmisten turvallisuus ja terveys sekä ympäristönsuojelu.

- 66 Puitedirektiivin 12 artiklasta on todettava, että komission ensimmäinen kanneperuste koskee lähinnä sen 3 kohtaa, joka koskee toimenpiteitä, joita jäsenvaltioiden on toteutettava, jos ajoneuvojen tuotanto ei ole tyyppihyväksynnän mukaista, eikä sen 1 kohtaa, joka koskee niiden järjestelyjen tarkastamista, joita yritykset ovat toteuttaneet sen varmistamiseksi, että ajoneuvot ovat yhdenmukaisia hyväksytyn tyyppin kanssa.
- 67 Saksan liittotasavaltaa ei nimittäin moitita siitä, ettei se olisi noudattanut velvollisuutta tarkastaa tuotannon vaatimustenmukaisuutta, vaan siitä, ettei se ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä tuotannon saamiseksi jälleen vaatimustenmukaiseksi, vaikka kyseisen 3 kohdan mukaan on niin, että jos EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio toteaa, että tuotannon vaatimustenmukaisuuteen liittyviä järjestelyjä ei sovelleta, ne poikkeavat merkittävästi sovitusta järjestelystä tai niiden soveltaminen on lopetettu, vaikka tuotantoa ei ole keskeytetty, kyseisen jäsenvaltion ”on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, tyyppihyväksynnän peruuttaminen mukaan luettuna”, sen varmistamiseksi, että tuotannon vaatimustenmukaisuusmenettelyä noudatetaan asianmukaisesti.
- 68 Puitedirektiivin 30 artiklan 1 kohdasta on todettava, että siinä säädetään myös, että jos EY-tyyppihyväksynnän myöntänyt jäsenvaltio katsoo, että vaatimustenmukaisuustodistuksella tai hyväksyntämerkillä varustetut uudet ajoneuvot eivät ole sen hyväksymän tyyppin mukaisia, ”sen on toteutettava aiheelliset toimenpiteet varmistakseen, että valmistetut ajoneuvot – – saadaan hyväksytyn tyyppin mukaisiksi; tällainen toimenpide voi tarvittaessa olla myös tyyppihyväksynnän peruuttaminen”.
- 69 Näiden säännösten sanamuodosta ilmenee, että niissä jätetään jäsenvaltioille harkintavaltaa niiden määrittäessä toimenpiteitä, jotka ovat aiheellisia, jotta ajoneuvot saadaan hyväksytyn tyyppin mukaisiksi.
- 70 Puitedirektiivistä ilmenee, että on mahdollista, että hyväksytty tyyppi muodostaa vakavan vaaran, joka havaitaan vasta hyväksynnän jälkeen. Puitedirektiivin 29 artiklassa säädetään, että jäsenvaltio voi kieltäytyä rekisteröimästä tällaisia ajoneuvoja tai sallimasta tällaisten ajoneuvojen, osien tai erillisten teknisten yksiköiden myyntiä tai käyttöönottoa alueellaan, jos se katsoo, että vaikka ne ovat sovellettavien vaatimusten mukaisia, ne muodostavat silti vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle tai vahingoittavat vakavasti ympäristöä tai kansanterveyttä. Puitedirektiivin 32 artikla koskee jo myytyjen, rekisteröityjen tai käyttöön otettujen ajoneuvojen vetämistä pois markkinoilta sen vuoksi, että yksi tai useampi ajoneuvoon asennettu järjestelmä, osa tai erillinen tekninen yksikkö siitä riippumatta, onko se puitedirektiivin nojalla asianmukaisesti hyväksytty, aiheuttaa vakavan vaaran liikenneturvallisuudelle, kansanterveydelle tai ympäristönsuojelulle.
- 71 Analogisesti on todettava, että kun puitedirektiivin 12 ja 30 artiklan yhteydessä – kuten nyt käsiteltävässä asiassa – kyseessä olevien ajoneuvojen valmistaja ilmoittaa jäsenvaltion viranomaisille hyväksytyn tyyppin vaatimusten täyttymättä jäämisestä ja kun tämä valmistaja perustelee tätä esittämällä luotettavia ja uskottavia objektiivisia seikkoja, joilla osoitetaan, että sovellettavien vaatimusten täyttäminen aiheuttaisi vakavan vaaran ihmisten terveydelle ja turvallisuudelle tai ympäristölle, nämä viranomaiset voivat perustellusti olla vaatimatta heti kyseisten ajoneuvojen markkinoilta vetämistä ja muuttamista tai olla peruuttamatta heti kyseistä tyyppihyväksyntää ja toteuttaa oman riskien arvioinnin ennen kuin ne mahdollisesti päättävät määrätä tästä markkinoilta vetämisestä ja muuttamisesta tai tyyppihyväksynnän peruuttamisesta.
- 72 Kuten puitedirektiivin 29 ja 32 artiklassa säädetään, tämän jäsenvaltion on kuitenkin ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille välittömästi sen tietoon saatetusta vakavasta vaarasta sekä mahdollisesti valmistajan ehdottamista toimista tämän vaaran poistamiseksi.

- 73 Jos tämän arvioinnin päätteeksi esitettyä vakavaa vaaraa ei kuitenkaan vahvisteta, tämän jäsenvaltion on mahdollisimman nopeasti toteutettava toimenpiteet, jotka ovat aiheellisia, jotta kyseessä olevat ajoneuvot saadaan hyväksytyn tyyppin mukaisiksi.
- 74 On nimittäin niin, että koska puitedirektiivissä vahvistettu hyväksyntämenettely perustuu – kuten sen johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa ilmoitetaan – täydellisen yhdenmukaistamisen periaatteeseen, puitedirektiivin 12 ja 30 artiklassa jäsenvaltioille myönnetty harkintavalta ei voi mahdollistaa sitä, että ne voisivat itse arvioida tarvetta saavuttaa tämä vaatimustenmukaisuuden tavoite.
- 75 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 67 kohdassa, jos jäsenvaltioille myönnettäisiin valta arvioida itse tarvetta saavuttaa tämä vaatimustenmukaisuuden tavoite, yhdenmukaistettu hyväksyntäjärjestelmä, joka määrittää puitedirektiivissä ja siihen liittyvissä säädöksissä, menettäisi kokonaan tehokkaan vaikutuksensa.
- 76 Tältä osin voidaan vielä korostaa sitä, että puitedirektiivin 30 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jos jokin jäsenvaltio pyytää tarkastamaan, että ajoneuvot ovat hyväksytyn tyyppin mukaisia, EY-tyyppi hyväksynnän myöntäneen jäsenvaltion on toteutettava vaadittavat toimet joka tapauksessa kuuden kuukauden kuluessa pyynnön päiväyksestä. Puitedirektiivin 30 artiklan 4 kohdassa säädetään samoin sen kattamissa olosuhteissa samasta kuuden kuukauden määräajasta.
- 77 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee, että Saksan viranomaiset ovat olleet jatkuvasti yhteydessä komissioon.
- 78 On kuitenkin todettava, että Saksan viranomaiset reagoivat myöhässä siihen, että tyyppien 246, 176 ja 117 ajoneuvot eivät olleet hyväksytyjen tyyppiensä mukaisia. Daimlerin epäilyt kylmäaineen R1234yf turvallisuudesta oli nimittäin saatettu niiden tietoon syyskuussa 2012, ja komissio pyysi tietoja 10.6.2013 ja lähetti virallisen huomautuksen 27.1.2014 ja perustellun lausunnon 25.9.2014. Unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee kuitenkin, että Saksan viranomaiset olivat ensimmäisen testivaiheen päätteeksi 8.10.2013 todenneet, ettei Daimlerin mainitseman vakavan vaaran aiheutuminen ihmisten terveydelle ja turvallisuudelle sekä ympäristölle ollut huomattavan todennäköistä. Nämä viranomaiset lisäksi myöntävät, että Daimler vahvisti 20.11.2015 päivätyllä kirjeellä löytäneensä keinon tehdä uuden kylmäaineen käytön turvallisemmaksi uusissa ajoneuvoissaan ja että joulukuusta 2015 lähtien Daimler oli esittänyt mahdollisia teknisiä ratkaisuja 133 713 vaatimustenvastaisen ajoneuvon saamiseksi hyväksytyjen tyyppien mukaisiksi niitä muuttamalla. KBA velvoitti hallinnollisella toimella valmistaja Daimlerin toteuttamaan 133 713 ajoneuvon muuttamisen hyväksytyjen tyyppien mukaisiksi kuitenkin vasta 23.3.2017 eli yli kaksi vuotta tässä perustellussa lausunnossa mainitun kahden kuukauden määräajan päättymisen jälkeen.
- 79 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut ilmastointijärjestelmädirektiivin ja puitedirektiivin 12 ja 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole toteuttanut perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa tarvittavia toimenpiteitä, jotta Daimlerin 1.1.–26.6.2013 myymät 133 713 tyyppien 246, 176 ja 117 mukaista ajoneuvoa olisivat jälleen hyväksytyjen tyyppiensä mukaisia, kun niissä ei ollut käytetty kylmäainetta R1234yf, joka oli ilmoitettu näiden hyväksytyjen tyyppien osalta, vaan kylmäainetta, jonka lämmitysvaikutus oli suurempi kuin 150 ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 4 kohdassa säädetyn enimmäismäärän vastaisesti.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan ilmastointijärjestelmädirektiiviä ja puitedirektiiviä ja erityisesti sen 46, 5 ja 18 artiklaa on rikottu

Asianosaisten lausumat

- 80 Komissio vaatii toisessa kanneperusteessaan sen toteamista, että Saksan liittotasavalta on rikkonut ilmastointijärjestelmädirektiiviä ja puitedirektiiviä ja erityisesti sen 46, 5 ja 18 artiklaa, koska se on jättänyt toteuttamatta tarvittavat toimenpiteet seuraamusten täytäntöön panemiseksi.
- 81 Komissio väittää kanteessaan, ettei Daimler ole noudattanut puitedirektiivin 5 artiklan 1 kohtaa, jonka mukaan valmistajan velvollisuus on varmistaa, että asianomaisen ajoneuvon tyyppihyväksynnän perusteina olevia vaatimuksia noudatetaan kestäväällä tavalla. Tammikuusta 2013 lähtien Daimler tuotti ja myi tyyppien 246, 176 ja 117 ajoneuvoja, joiden ilmastointijärjestelmissä, jotka eivät ole tyyppiensä mukaisia, käytetään kylmäainetta, jonka lämpövaikutus on ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 4 kohdassa sallittua enimmäisarvoa suurempi.
- 82 Daimler rikkoi komission mukaan myös puitedirektiivin 18 artiklaa, luettuna yhdessä tämän direktiivin liitteen IX kanssa, jossa valmistajat veloitetaan toimittamaan kullekin hyväksytyn ajoneuvotyyppin mukaisesti valmistetulle ajoneuvolle vaatimustenmukaisuustodistus, joka on – kuten puitedirektiivin liitteestä IX ilmenee – valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan unionin lainsäädännön mukainen. Komission mukaan on nimittäin niin, että koska tammikuusta 2013 lähtien tyyppien 246, 176 ja 117 ajoneuvoja ei enää valmistettu hyväksytyn tyyppin mukaisesti, Daimlerin ilmoitus, joka sisältyy vaatimustenmukaisuustodistukseen, ei vastannut todellisuutta.
- 83 Kun Saksan liittotasavalta ei asettanut seuraamuksia Daimlerille, se rikkoi komission mukaan puitedirektiivin 46 artiklaa, jonka mukaan jäsenvaltioiden on omassa lainsäädännössään säädettävä tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset, joita sovelletaan, elleivät valmistajat noudata kyseisen direktiivin säännöksiä.
- 84 Vastineessaan Saksan liittotasavalta väittää, että seuraamuksista voidaan määrätä ainoastaan, jos kyseessä olevat ajoneuvot määrätään saatettavaksi jälleen hyväksytyjen tyyppiensä mukaisiksi ja jos Daimler ei noudata tätä määräystä. Saksan liittotasavalta täsmensi istunnossa, että KBA määräsi vuoden 2017 aikana vaatimustenmukaiseksi saattamisesta, että Daimler riitautti tämän määräyksen ja että tämän riitautuksen tutkintaa koskeva hallinnollinen menettely on vireillä. Saksan liittotasavallan mukaan puitedirektiivin 46 artiklaa ei ole rikottu, sillä seuraamukset eivät ole mahdollisia ennen tämän hallinnollisen menettelyn päättymistä.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 85 Saksan liittotasavalta ei kiistä sitä, että Daimler on jättänyt noudattamatta puitedirektiivin 5 ja 18 artiklan säännösten mukaisia velvoitteitaan. Se katsoo kuitenkin, ettei Daimlerille ole velvoitteidensa laiminlyönnistä määrättävä seuraamuksia itsenäisesti vaan yksinomaan seurauksena siitä, ettei toimenpiteitä, joilla vaatimustenmukaisuus puitedirektiivin 12 ja 30 artiklan nojalla pyritään palauttamaan, ole toteutettu.
- 86 Tältä osin on todettava, että vaikka puitedirektiivin 12 ja 30 artikla koskevat velvoitteita, joita jäsenvaltioille määrätään sen takaamiseksi, että ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt ovat yhdenmukaisia hyväksytyjen tyyppien kanssa, tämän direktiivin 5 ja 18 artikla liittyvät valmistajien velvollisuuksiin. Valmistajat ovat nimittäin vastuussa kaikista tuotannon vaatimustenmukaisuusmenettelyn tekijöistä sekä vaatimustenmukaisuustodistuksen antamisesta kullekin hyväksytyn ajoneuvotyyppin mukaisesti valmistetulle ajoneuvolle. Puitedirektiivin 46 artiklassa

säädetään, että jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet säännösten täytäntöön panemiseksi tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten avulla.

- 87 Kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 95 kohdassa, puitedirektiivin 46 artiklalla tavoitellaan eri päämääriä kuin 12 ja 30 artiklalla. Viimeksi mainituilla artikloilla suojataan direktiivin liittyviin säädöksiin sisältyvien teknisten vaatimusten noudattamista, kun taas kyseisen 46 artiklan tavoitteena on pääasiassa sellaisten sisämarkkinoiden luominen ja niiden toiminta, joille on ominaista valmistajien välinen rehellinen kilpailu. Tämän tavoitteen lisäksi puitedirektiivin 46 artiklassa säädetyillä seuraamuksilla on lisäksi varmistettava, että ajoneuvon ostajalla on hallussaan vaatimustenmukaisuustodistus, jonka avulla se voi puitedirektiivin liitteen IX mukaisesti saada ajoneuvon rekisteröidyksi missä tahansa jäsenvaltiossa tarvitsematta toimittaa täydentäviä teknisiä tietoja.
- 88 Kuten tämän tuomion 79 kohdassa todetaan, joka tapauksessa on kiistatonta, että Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta puitedirektiivin 12 ja 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on jättänyt perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa toteuttamatta tarvittavat toimenpiteet, jotta tyyppien 246, 176 ja 117 ajoneuvot saadaan jälleen hyväksytyjen tyyppiensä mukaisiksi.
- 89 Näin ollen komission toinen kanneperuste on hyväksyttävä ja on todettava, että Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta ilmastointijärjestelmädirektiivin sekä puitedirektiivin 46, 5 ja 18 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se ei ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä viimeksi mainitun direktiivin 46 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten täytäntöön panemiseksi perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa, jotta valmistajat noudattaisivat tämän direktiivin 5 ja 18 artiklaa, jotka liittyvät tuotannon vaatimustenmukaisuuteen ja vaatimustenmukaisuustodistuksen antamiseen.

Kolmas kanneperuste, jonka mukaan ilmastointijärjestelmädirektiiviä ja puitedirektiiviä on rikottu ja erityisesti ilmastointijärjestelmädirektiiviä on kierretty

Asianosaisten lausumat

- 90 Kolmannessa kanneperusteessaan komissio vaatii, että Saksan liittotasavallan todetaan rikkoneen ilmastointijärjestelmädirektiiviä, kun se kiersi tätä direktiiviä hyväksymällä 17.5.2013 Daimlerin pyynnön laajentaa olemassa olevaa tyyppihyväksyntää 245G ajoneuvoihin, jotka olivat jo saaneet toisen tyyppihyväksynnän, johon sovellettiin tämän direktiivin uusia ehtoja.
- 91 Komissio selvittää, että puitedirektiivin 14 artiklan mukaan hyväksytty tyyppi voidaan laajentaa muihin, kyseisestä tyypestä poikkeaviin ajoneuvoihin, jos nämä ajoneuvot yhtäältä täyttävät ne oikeudelliset ehdot, jotka olivat alkuperäisen tyyppihyväksynnän myöntämisen edellytyksenä, ja jos ne toisaalta ovat niin samankaltaisia kuin alun perin hyväksytty tyyppi, että niiden voidaan katsoa kuuluvan kyseiseen tyyppiin puitedirektiivin liitteessä II olevassa B osassa tarkoitettujen kriteerien perusteella.
- 92 Komission mukaan nyt käsiteltävässä asiassa ei ole kyse tällaisesta tyyppin 245G laajentamisesta. Tyyppi 245G, joka oli hyväksytty vuoden 2008 aikana eli ajankohtana, jolloin ilmastointijärjestelmädirektiivi ei vielä ollut tullut sovellettavaksi, oli nimittäin laajennettu ajoneuvoihin, jotka oli jo hyväksytty ja valmistettu tyypeihin 246, 176 ja 117 kuuluvina ajoneuvoina ajankohtana, jolloin direktiivi oli jo tullut sovellettavaksi. Puitedirektiivin 6 artiklan 6 kohdassa kuitenkin säädetään, ettei jo hyväksyttyä tyyppiä voida hyväksyä uudelleen. Tämän vuoksi hyväksytyjen tyyppien 246, 176 ja 117 korvaaminen, joka on naamioitu tyyppin 245G laajennukseksi, merkitsee unionin oikeuden kiertämistä.

- 93 Saksan liittotasavalta korostaa, että tyyppi hyväksyntöjen 246, 176 ja 117 pätevyys raukesi, kun yritys lopetti riidanalaisten tyyppien tuotannon 26.6.2013. Ajoneuvotyyppiä 245G laajennettiin toukokuusta 2013 lähtien täysin laillisesti muihin variantteihin, joissa käytettiin aikaisempaa kylmäainetta.
- 94 Saksan liittotasavalta väittää, että puitedirektiivissä ”ajoneuvotyyppi” määritellään joustavasti. Se korostaa sitä, että puitedirektiivin liitteessä II annetaan valmistajalle nimenomaisesti mahdollisuus määrittää itse ajoneuvotyyppin ulottuvuus ja näin ollen tyyppi hyväksynnän ulottuvuus kutakin tyyppiä määrittävien ominaisuuksien rajoissa. Se tukee väitettään viittaamalla asetukseen N:o 678/2011, jolla on muutettu puitedirektiiviä sen kriteerien täsmentämiseksi, jotta määritetään uudelleen tyyppi hyväksynnän ja laajennuksen käsitteet ja täsmennetään kriteereitä, joita käytetään määrittäessä sitä, olisiko uutta ajoneuvon mallia pidettävä uutena tyyppinä.
- 95 Saksan liittotasavalta katsoo, että komissio samastaa yksinkertaistavasti ja virheellisesti markkinoinnissa käytetyn ”sarjan” tai ”luokan”, eli esimerkiksi A-luokan, B-luokan ja uuden B-luokan, käsitteen tyyppi hyväksyntään. Ajoneuvotyyppin 245G perusteella 26.6.2013 lukien valmistetut luokkien A, B ja CLA ajoneuvot poikkesivat aikaisemmista luokista 246, 176 ja 117 paitsi tyyppikuvaukseltaan, myös eri teknisiltä yksityiskohdiltaan sekä järjestelmien hyväksyntöiltään.
- 96 Ilmastointijärjestelmädirektiivin noudattamisesta Saksan liittotasavalta muistuttaa, että kyseisessä direktiivissä säädetään nimenomaisesti 1.1.2017 saakka kestävästä siirtymäajasta, jonka aikana aikaisempaa kylmäainetta käyttävät ajoneuvot voitiin rekisteröidä laajennettujen aikaisempien tyyppi hyväksyntöjen perusteella. Se toteaa, ettei nyt käsiteltävää asiaa voida luokitella ilmastointijärjestelmädirektiivin lainvastaiseksi kiertämiseksi.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 97 Kolmannessa kanneperusteessaan komissio moittii Saksan liittotasavaltaa lähinnä ilmastointijärjestelmädirektiivin vaatimusten kiertämisestä ja puitedirektiivin säännösten rikkomisesta, kun mainittu jäsenvaltio hyväksyi 17.5.2013 Daimlerin pyynnön laajentaa olemassa olevaa ajoneuvojen tyyppi hyväksyntää 245G ajoneuvoihin, jotka komission mukaan olivat jo aikaisemmin saaneet hyväksynnän tyyppinä 246, 176 ja 117. Saksan liittotasavalta väittää, etteivät nämä ajoneuvot olleet samanlaisia.
- 98 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 112 kohdassa, komissio viittaa ainoastaan Daimlerin tuottamien ajoneuvojen kaupanimiin. Se ei myöskään esitä kannekirjelmässään yhtään aineellista todistetta, joka osoittaisi, että ajoneuvojen, joille tyyppin 245G laajennus myönnettiin ja jotka valmistettiin 26.6.2013 jälkeen, tekniset ominaisuudet olivat samat kuin tyypeillä 246, 176 ja 117.
- 99 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 113 ja 114 kohdassa, nyt käsiteltävässä asiassa sovellettavassa lainsäädännössä valmistajalle jätetään tiettyä harkintavaltaa. Puitedirektiivin ja erityisesti sen liitteen II sanamuodosta nimittäin ilmenee, että valmistaja voi määrittää itse ajoneuvotyyppin ulottuvuuden. Kuten kyseisen direktiivin V luvusta ilmenee, siinä sallitaan aikaisempien EY-tyyppi hyväksyntöjen laajentaminen. Puitedirektiivin laajaa tulkintaa puoltaa asetuksen N:o 678/2011, jolla tätä direktiiviä on muutettu, johdanto-osan kolmas perustelukappale, jonka mukaan ”kokemus on osoittanut, että nykyiset perusteet, joiden avulla päätetään, onko ajoneuvon uutta mallia pidettävä uutena tyyppinä, ovat liian epätasällisia”.
- 100 Tästä seuraa, ettei komissio ole tältä osin esittänyt riittäviä todisteita kolmannen kanneperusteensa tueksi.
- 101 Komissio väittää lisäksi lähinnä, että puitedirektiivin 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun laajennuksen tarkoituksen vastaista on se, että valmistaja välttyy uusien tyyppi hyväksyntöjen mukaisten ajoneuvojen osalta voimassa olevien oikeussääntöjen soveltamiselta käyttämällä uusiin rekisteröityihin ajoneuvoihin

toisen ajoneuvotyyppin, joka hyväksyttiin ennen kyseisten oikeussääntöjen voimaantuloa, laajennusta. Tällainen laajennus olisi puitedirektiivin tavoitteen, joka on varmistaa, että rekisteröidyt uudet ajoneuvot ovat turvallisuuden sekä ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoisia, vastainen.

- 102 Tältä osin on korostettava, että puitedirektiivin 14 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että kyseessä on hyväksytyn ajoneuvotyyppin laajennus, jos vaaditaan lisätarkastuksia tai uusia testejä, jos jokin tyyppihyväksyntätodistuksen sisältämä tieto on muuttunut ja jos voimaan tulee hyväksyttyyn ajoneuvotyyppiin sovellettavia uusia yhdenmukaistettuja teknisiä vaatimuksia.
- 103 Kuten julkisasiamies korosti ratkaisuehdotuksensa 121 kohdassa, 14 artiklasta tai mistään muustakaan yhdenmukaistetun järjestelmän säännöksestä ei käy ilmi, että haetun laajennuksen tulisi perustua tekniikan kehitykseen niin, että sillä pyrittäisiin saavuttamaan turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevat puitedirektiivin tavoitteet.
- 104 Lisäksi ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 5 kohdassa säädetään nimenomaisesti 1.1.2017 saakka kestävästä siirtymäajasta, jonka aikana aikaisempaa kylmäainetta käyttävät ajoneuvot voitiin rekisteröidä laajennettujen aikaisempien tyyppihyväksyntöjen perusteella, kun taas kyseessä olevat tekniset vaatimukset olivat jo voimassa 1.1.2011 lähtien uusien hyväksyntöjen osalta. Kuten julkisasiamies korosti ratkaisuehdotuksensa 123 kohdassa, tässä direktiivissä on näin ollen omaksuttu asteittainen lähestymistapa.
- 105 Edellä esitetystä ei siis voida päätellä, ettei Daimlerin pyytämä ja KBA:n myöntämä hyväksyntä olisi ollut puitedirektiivin eikä ilmastointijärjestelmädirektiivin mukainen.
- 106 Näin ollen komissio ei ole osoittanut, että Saksan liittotasavalta on rikkonut puitedirektiivin säännöksiä ja sallinut Daimlerin kiertää ilmastointijärjestelmädirektiiviä.
- 107 Edellä esitetystä seuraa, ettei komission kolmas kanneperuste ole perusteltu.
- 108 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta
- ilmastointijärjestelmädirektiivin sekä puitedirektiivin 12 ja 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole toteuttanut perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa tarvittavia toimenpiteitä, jotta Daimlerin 1.1.–26.6.2013 myymät 133 713 tyyppien 246, 176 ja 117 mukaista ajoneuvoa olisivat jälleen hyväksyttyjen tyyppiensä mukaisia, kun niissä ei ollut käytetty kylmäainetta R1234yf, joka oli ilmoitettu näiden hyväksyttyjen tyyppien osalta, vaan kylmäainetta, jonka lämmitysvaikutus oli suurempi kuin 150 ilmastointijärjestelmädirektiivin 5 artiklan 4 kohdassa säädetyn enimmäismäärän vastaisesti, ja
 - ilmastointijärjestelmädirektiivin sekä puitedirektiivien 46, 5 ja 18 artiklan, kun niitä luetaan yhdessä, mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä puitedirektiivin 46 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten täytäntöön panemiseksi perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa, jotta valmistajat noudattaisivat puitedirektiivin 5 ja 18 artiklaa, jotka liittyvät tuotannon vaatimustenmukaisuuteen ja vaatimustenmukaisuustodistuksen antamiseen.
- 109 Kanne on hylättävä muilta osin.

Oikeudenkäyntikulut

- 110 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.

- 111 Komissio ja Saksan liittotasavalta ovat kumpikin vaatineet nyt käsiteltävässä asiassa, että vastapuoli velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 112 Saman työjärjestyksen 138 artiklan 3 kohdan mukaan unionin tuomioistuin voi päättää, että asianosainen vastaa omien kulujensa lisäksi osasta toisen asianosaisen kuluja, jos tämä on perusteltua asiassa ilmenneiden seikkojen vuoksi. Nyt käsiteltävässä asiassa on päätettävä tämän määräyksen mukaisesti, että Saksan liittotasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan puolet Euroopan komission oikeudenkäyntikuluista.
- 113 Komissio vastaa puolesta omia oikeudenkäyntikulujaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Saksan liittotasavalta on jättänyt noudattamatta

- moottoriajoneuvojen ilmastointijärjestelmien päästöistä ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 17.5.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/40/EY sekä puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi), sellaisena kuin se on muutettuna 16.4.2010 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 371/2010, 12 ja 30 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole toteuttanut perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa tarvittavia toimenpiteitä, jotta Daimler AG:n 1.1.–26.6.2013 myymät 133 713 tyyppien 246, 176 ja 117 mukaista ajoneuvoa olisivat jälleen hyväksytyjen tyyppiensä mukaisia, kun niissä ei ollut käytetty kylmäainetta R1234yf, joka oli ilmoitettu näiden hyväksytyjen tyyppien osalta, vaan kylmäainetta, jonka lämmitysvaikutus oli suurempi kuin 150 direktiivin 2006/40 5 artiklan 4 kohdassa säädetyn enimmäismäärän vastaisesti, ja
- direktiivin 2006/40 sekä direktiivin 2007/46, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 371/2010, 46, 5 ja 18 artiklan, kun niitä luetaan yhdessä, mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole toteuttanut tarvittavia toimenpiteitä viimeksi mainitun direktiivin 46 artiklassa tarkoitettujen seuraamusten täytäntöön panemiseksi perustellussa lausunnossa asetetussa määräajassa, jotta valmistajat noudattaisivat mainitun direktiivin 5 ja 18 artiklaa, jotka liittyvät tuotannon vaatimustenmukaisuuteen ja vaatimustenmukaisuustodistuksen antamiseen.

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Saksan liittotasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan puolet Euroopan komission oikeudenkäyntikuluista.

4) Euroopan komissio vastaa puolesta omia oikeudenkäyntikulujaan.

Allekirjoitukset