



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2018. október 4.\*

„Tagállami kötelezettségszegés – 2006/40/EK irányelv – A gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátások – Az 5. cikk (4) és (5) bekezdése – 2007/46/EK irányelv – Gépjárművek jóváhagyása – 12., 29., 30. és 46. cikk – A műszaki előírásoknak nem megfelelő járművek – A nemzeti hatóságok felelőssége”

A C-668/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt 2016. december 23-án

az **Európai Bizottság** (képviselek: C. Hermes, D. Kukovec és A.C. Becker, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek

a **Németországi Szövetségi Köztársaság** (képviselek: T. Henze és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: M. Ilešič tanácselnök, A. Rosas (előadó), C. Toader, A. Prechal és E. Jarašiūnas bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

hivatalvezető: R. Šereš tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. január 11-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2018. április 11-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Keresetlevelében az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság megsértette a gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásokról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2006. május 17-i 2006/40/EK európai parlamenti

\* Az eljárás nyelve: német.

és tanácsi irányelvből (HL 2006. L 161., 12. o.; a továbbiakban: a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv) és a 2010. április 16-i 371/2010/EU bizottsági rendelettel (HL 2010. L 110., 1. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.; a továbbiakban: keretirányelv) eredő kötelezettségeit, mivel:

- nem tette meg a 246., a 176. és a 117. járműtípusba tartozó járművek típusjóváhagyásuknak való megfelelésének helyreállításához szükséges intézkedéseket (a keretirányelv 12. és 30. cikke);
- nem fogadta el a szankciók végrehajtásához szükséges intézkedéseket (a keretirányelv 46., 5. és 18. cikkének együttesen értelmezett rendelkezései), továbbá
- 2013. május 17-én helyt adott a Daimler AG azon kérelmének, amelyben a 245G típusú járművek típusjóváhagyásának olyan járművekre való kiterjesztését kérte, amelyekre a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv új előírásainak alkalmazásával már kiadtak egy másik típusjóváhagyást, ami ezen irányelv megkerülésének minősül.

## Jogi háttér

### *Az uniós jog*

#### *A légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv*

- 2 A légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv a keretirányelv IV. mellékletének I. részében felsorolt szabályozási aktusok körébe tartozik. Az előbbi irányelv 5. cikkének (4) és (5) bekezdése előírja:

„(4) 2011. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon járműtípusra vonatkozóan, amelynek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok nem adják meg az EK-típusjóváhagyást, illetve a nemzeti típusjóváhagyást.

(5) 2017. január 1-jével kezdődő hatállyal, azon új járművek tekintetében, amelyek légkondicionáló rendszerét úgy tervezték, hogy 150-nél nagyobb globális felmelegedési potenciállal rendelkező fluortartalmú üvegházhatású gázokat tartalmazzon, a tagállamok:

- a) a [keretirányelv 26. cikke (1)] bekezdésének alkalmazásában nem tekintik érvényesnek a megfeleléségi igazolásokat; és
- b) elutasítják a nyilvántartásba vételt, illetve megtiltják az értékesítést és az üzembe helyezést.”

#### *A keretirányelv*

- 3 A keretirányelv (2) és (3) preambulumbekzdésének szövege a következő:

„(2) A Közösség belső piacának létrehozása és működése érdekében célszerű a tagállamok jóváhagyási eljárásait a teljes harmonizáció elvén alapuló közösségi jóváhagyási eljárással helyettesíteni.

(3) A rendszerekre, alkatrészekre [helyesen: összetevőkre], önálló műszaki egységekre és járművekre alkalmazandó műszaki követelményeket össze kell hangolni, és szabályozási aktusokban kell meghatározni. Ezen szabályozási aktusoknak elsősorban arra kell törekedniük, hogy biztosítsák a közúti közlekedés biztonságát, az egészségvédelmet, a környezetvédelmet, az energiahatékonyságot és az illetéktelen használat elleni védelmet.”

4 A keretirányelv 3. cikke kimondja:

„Ezen irányelv és a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásában, kivéve ha ezek másképp rendelkeznek: [...]

17. »járműtípus«: adott járműkategóriába tartozó járművek, amelyek legalább a II. melléklet B. szakaszában meghatározott főbb jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól. Egy járműtípus a II. melléklet B. szakaszában meghatározott változatokból és kivitelekéből állhat;

[...]”

5 Ezen irányelv 4. cikkének (1)–(3) bekezdése előírja:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a jóváhagyásért folyamodó gyártók megfeleljenek az ezen irányelv szerinti kötelezettségeiknek.

(2) A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket [helyesen: összetevőket] vagy önálló műszaki egységeket hagyják jóvá, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

(3) A tagállamok csak azon járműveket, rendszereket, alkatrészeket [helyesen: összetevőket] vagy önálló műszaki egységeket hagyják jóvá, amelyek megfelelnek ezen irányelv követelményeinek.

[...]”

6 Az említett irányelv 5. cikkének (1) bekezdése ekként rendelkezik:

„A gyártó felelős a jóváhagyó hatósággal szemben a jóváhagyási eljárás minden vonatkozásában, valamint a gyártásmegfelelőségért, függetlenül attól, hogy a gyártó közvetlenül részt vesz-e a jármű, rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység valamennyi gyártási lépésében.”

7 A keretirányelvnek „A járművek EK-típusjóváhagyása esetén követendő eljárások” címet viselő 6. cikkének (6) bekezdése kimondja:

„A gyártó a kérelmet a jóváhagyó hatóságnak nyújtja be. Egy adott járműtípus tekintetében kizárólag egy kérelem nyújtható be, és kizárólag egy tagállamban.

Minden jóváhagyandó típusra külön kérelmet kell benyújtani.”

8 Ezen irányelvnek „A gyártás megfelelőségével kapcsolatos intézkedések” címet viselő 12. cikkének szövege a következő:

„(1) Az a tagállam, amely EK-típusjóváhagyást ad meg, a X. melléklet szerint – szükség esetén a többi tagállam jóváhagyó hatóságaival együttműködve – megteszi a szükséges intézkedéseket, és megvizsgálja, hogy megfelelő lépéseket tettek-e annak biztosítására, hogy a járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek gyártása – az esettől függően – megfeleljen a jóváhagyott típusnak.

(2) Az a tagállam, amely EK-típusjóváahagyást ad meg, e jóváahagyás tekintetében – szükség esetén a többi tagállam jóváahagyó hatóságaival együttműködve – a X. melléklet szerint megteszi a szükséges ellenőrző intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedések megfelelőek maradjanak, és a járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek gyártása – az esettől függően – továbbra is megfeleljen a jóváahagyott típusnak.

A termékek jóváahagyott típusúval való megegyezőségének igazolása a X. mellékletben, valamint az egyedi követelményeket tartalmazó említett szabályozási aktusokban foglalt eljárásokra korlátozódik. E célból az EK-típusjóváahagyást megadó tagállam jóváahagyó hatósága a gyártó telephelyén – beleértve a gyártólétesítményeket is – vett mintákon elvégezhet bármilyen, a IV. vagy a XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusokban előírt ellenőrzést vagy vizsgálatot.

(3) Ha a tagállam, amely az EK-típusjóváahagyást megadta, megállapítja, hogy az (1) bekezdésben említett intézkedéseket nem alkalmazzák, vagy jelentősen eltérnek a közösen megállapodott intézkedésektől és ellenőrzési tervektől, vagy amelyeknek alkalmazása annak ellenére megszűnt, hogy a gyártás folytatódik, akkor az említett tagállamnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket – beleértve a típusjóváahagyás visszavonását is – annak biztosítása érdekében, hogy pontosan kövessék a gyártásmegfelelőségi eljárást.”

- 9 A keretirányelvnek „Az EK-típusjóváahagyások módosításai” című V. fejezetében szereplő, „A járművekre vonatkozó különleges rendelkezések” címet viselő 14. cikkének (2) bekezdése előírja:

„A felülvizsgálatot »kiterjesztés«-nek kell nevezni, ha az (1) bekezdés rendelkezésein kívül:

- a) további ellenőrzésekre vagy új vizsgálatokra van szükség;
- b) az EK-típusbizonyítványban (kivéve annak mellékleteit) szereplő bármely információ megváltozott;
- c) a szabályozási aktusok értelmében a jóváahagyott járműtípusra vonatkozóan új követelmények lépnek életbe.

[...]”

- 10 Az irányelv ugyanezen fejezetben található, „A rendszerekre, alkatrészekre [helyesen: összetevőkre] vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó különleges rendelkezések” címet viselő 15. cikkének (2) bekezdése ekként rendelkezik:

„A felülvizsgálatot »kiterjesztés«-nek kell nevezni, ha az (1) bekezdés rendelkezésein kívül,

- a) további ellenőrzésekre vagy új vizsgálatokra van szükség;
- b) az EK-típusbizonyítványban (kivéve annak mellékleteit) szereplő adatok bármely információ megváltozott;
- c) az alkalmazandó szabályozási aktusok értelmében a jóváahagyott rendszerre, alkatrésze [helyesen: összetevőre] vagy önálló műszaki egységre vonatkozóan új követelmények lépnek életbe.

[...]”

- 11 A keretirányelv EK-jármű-típusjóváahagyás érvényességének megszűnésével kapcsolatos 17. cikkének (1) bekezdése előírja:

„Az EK-jármű-típusjóváahagyás érvényessége a következő esetekben szűnik meg:

[...]

b) a jóváahagyott jármű gyártását önként és végérvényesen megszüntetik;

[...]”

- 12 Ezen irányelv „Megfelelőségi nyilatkozat” címet viselő 18. cikke (1) bekezdésének első albekezdése kimondja:

„A gyártó, mint a járműre vonatkozó EK-típusjóváahagyás tulajdonosa minden, a jóváahagyott típussal megegyezően gyártott teljes, nem teljes vagy befejezett járműhöz megfelelőségi nyilatkozatot mellékel.”

- 13 Az említett irányelv 29. cikkének szövege a következő:

„(1) Ha egy tagállam azt állapítja meg, hogy egyes új járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek – habár az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek, vagy megfelelő jelöléssel vannak ellátva – a közúti közlekedést súlyosan veszélyeztetik, vagy a környezetet vagy a közegészséget súlyosan károsítják, akkor e tagállam saját területén legfeljebb hat hónapra megtagadhatja az ilyen járművek nyilvántartásba vételét vagy az ilyen járművek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek értékesítésének vagy forgalomba helyezésének engedélyezését.

Ilyen esetekben az érintett tagállam erről haladéktalanul értesíti a gyártót, a többi tagállamot és Bizottságot, tájékoztatva azokat döntése okairól, különösen arról, hogy a döntés:

- a vonatkozó szabályozási aktusok hiányosságainak, vagy
- a vonatkozó követelmények helytelen alkalmazásának eredménye-e.

(2) A Bizottság a határozat előkészítése érdekében a lehető leghamarabb konzultál az érintett felekkel és különösen azzal a jóváahagyó hatósággal, amely a típusjóváahagyást megadta.

(3) Amennyiben az (1) bekezdésben említett intézkedéseket a vonatkozó szabályozási aktusok hiányosságai indokolják, a megfelelő intézkedéseket az alábbiak szerint kell meghozni:

- a IV. melléklet I. részében felsorolt külön irányelvek vagy rendeletek esetében a Bizottság azokat a 40. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban módosítja,
- ENSZ-EGB-előírások esetében a Bizottság a felülvizsgált 1958-as egyezményvel összhangban javaslatot tesz a vonatkozó ENSZ-EGB-előírásokhoz szükséges módosítástervezetekre.

(4) Amennyiben az (1) bekezdésben említett intézkedéseket a vonatkozó követelmények helytelen alkalmazása indokolja, a Bizottság meghozza az ezen követelményeknek való megfelelés biztosításához szükséges megfelelő intézkedéseket.”

- 14 A keretirányelvnek „A jóváhagyott típusnak meg nem felelő járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek” címet viselő 30. cikke ekként rendelkezik:

„(1) Ha az a tagállam, amely az EK-típusjóváahagyást megadta, megállapítja, hogy azok az új járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek, amelyek megfelelőségi nyilatkozattal vagy jóváhagyási jellel vannak ellátva, nem felelnek meg az általa jóváhagyott típusnak, akkor megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve, szükség esetén, a típusjóváahagyás visszavonását is, annak biztosítására, hogy a legyártott járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek adott esetben megfeleljenek a jóváhagyott típusnak. Az adott tagállam jóváhagyó hatósága a megtett intézkedésekről értesíti a többi tagállam jóváhagyó hatóságait.

[...]

(3) Ha egy tagállam bebizonyítja, hogy olyan új járművek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek, amelyek megfelelőségi nyilatkozattal vagy jóváhagyási jellel vannak ellátva, nem felelnek meg a jóváhagyott típusnak, attól a tagállamtól, amely az EK-típusjóváahagyást megadta, kérheti annak ellenőrzését, hogy a legyártott járművek, rendszerek, alkatrészek [helyesen: összetevők] vagy önálló műszaki egységek továbbra is megfelelnek-e a jóváhagyott típusnak. Ilyen kérelem esetén az érintett tagállam a lehető leghamarabb, de minden esetben a kérelem keltétől számított hat hónapos határidőn belül meghozza a szükséges intézkedéseket.

(4) Az alábbi esetekben a jóváhagyó hatóság, attól a tagállamtól, amely a rendszerre, alkatrésze [helyesen: összetevőre], önálló műszaki egységre vagy a nem teljes járműre a típusjóváahagyást megadta, kérheti a szükséges intézkedések megtételét annak biztosítására, hogy a legyártott járművek ismét megfeleljenek a jóváhagyott típusnak:

- a) EK-jármű-típusjóváahagyás, amennyiben a jármű megfelelésének hiányát kizárólag valamely rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység megfelelésének hiánya okozza;
- b) többlépcsős típusjóváahagyás, amennyiben a befejezett jármű megfelelésének hiányát kizárólag a nem teljes jármű részét képező rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység, vagy maga a nem teljes jármű megfelelésének a hiánya okozza.

Ilyen kérelem esetén a megkeresett tagállam – szükség esetén a kérelmet benyújtó tagállammal együttműködve – a lehető leghamarabb, de minden esetben a kérelem keltétől számított hat hónapos határidőn belül meghozza a szükséges intézkedéseket. Amennyiben megállapítják a megfelelés hiányát, akkor annak a tagállamnak a jóváhagyó hatósága, amelyik a típusjóváahagyást a rendszerre, alkatrésze [helyesen: összetevőre], önálló műszaki egységre vagy a nem teljes járműre megadta, megteszi az (1) bekezdésben előírt intézkedéseket.

[...]”

- 15 Ezen irányelv 32. cikkének (1) és (2) bekezdése előírja:

„(1) Amennyiben egy EK-típusjóváahagyással rendelkező gyártónak – valamely szabályozási aktus vagy a[z általános termékbiztonságról szóló, 2001. december 3-i] 2001/95/EK [európai parlamenti és tanácsi] irányelv [HL 2002. L 11., 4. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 6. kötet, 447. o.] rendelkezéseinek alkalmazásában – már értékesített, nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járműveket kell visszahívnia, mivel a járműbe szerelt egy vagy több rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] vagy önálló műszaki egység, attól függetlenül, hogy azt ezzel az irányelvvel összhangban megfelelően jóváhagyták-e, vagy sem, komoly kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetvédelemre, akkor haladéktalanul értesítenie kell a jóváhagyó hatóságot, amely a járművet jóváhagyta.

(2) A gyártó a jóváhagyó hatóságnak az (1) bekezdésben említett kockázat semlegesítésére megfelelő orvoslási lehetőségeket javasol. A jóváhagyó hatóság a javasolt intézkedésekről késedelem nélkül tájékoztatja a többi tagállam hatóságait.

Az illetékes hatóságok saját területükön biztosítják az intézkedések hatékony végrehajtását.”

16 A keretirányelv 45. cikke (5) bekezdésének szövege a következő:

„Ez az irányelv nem érvénytelenít semmilyen M1-es kategóriájú járműre 2009. április 29. előtt kiadott EK-típusjóváhagyást, és az ilyen jóváhagyás meghosszabbítását sem akadályozza meg.”

17 Ezen irányelv „Szankciók” címet viselő 46. cikke ekként rendelkezik:

„A tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezései és különösen a 31. cikkben szereplő vagy a 31. cikkből adódó tilalmak, valamint a IV. melléklet I. részében felsorolt szabályozási aktusok megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést végrehajtásuk biztosítására. A megállapított szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok e rendelkezésekről 2009. április 29. előtt tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal azok későbbi módosításait is.”

18 „A járműkategóriákra és járműtípusokra vonatkozó fogalommeghatározások” címet viselő II. melléklete A. részének 1. pontja pontosítja, hogy az M1 kategória a „személyszállításra tervezett és épített, a vezetőüléson kívül legfeljebb nyolc üléssel rendelkező járművekre” vonatkozik. E melléklet B. része előírja:

„1. Az M1 kategória esetében:

»Típus«: olyan járművek összessége, amelyek legalább a következő lényeges jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól:

- a gyártó,
- a gyártó típusjelölése,
- a szerkezet és a kivitel lényeges jellemzői:
  - padlólemez (nyilvánvaló és alapvető különbségek),
  - motor (belső égésű/elektromos/vegyes hajtás).

»Típusváltozat«: olyan, egy típusba tartozó járművek, amelyek legalább a következő lényeges jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól:

- a felépítmény fajtája (pl. limuzin, ferdehátú limuzin, kupé, kabrió, kombi, többcélú jármű),
- a motor:
  - működési elve (a III. melléklet 3.2.1.1. pontja szerint),
  - a hengerek száma és elrendezése,
  - több mint 30%-os teljesítménykülönbség (a legmagasabb a legalacsonyabbnak több mint 1,3-szerese),

- több mint 20%-os hengerúrtartalom-különbség (a legmagasabb a legalacsonyabbnak több mint 1,2-szerese),
- hajtott tengelyek (száma, helyzete, összekapcsolása),
- kormányzott tengelyek (száma és helyzete).

»Kivitel«: olyan járművek egy típusváltozaton belül, amelyek a VIII. mellékletben meghatározott tartalmú adatközlő csomagban szereplő jellemzők egy kombinációját tartalmazzák.

[...]”

- 19 A keretirányelv IV. melléklete többek között azon szabályozási aktusok listáját tartalmazza, amelyeket tiszteletben kell tartani az EK-jármű-típusjóváahagyáshoz, és amely aktusok körében az I. részben szerepel a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv.
- 20 A keretirányelv IX. melléklete az EK-megfelelőségi nyilatkozat tartalmát írja le. E melléklet 0. pontja kimondja:

„A megfeleléségi nyilatkozat a jármű gyártója által a vásárlónak annak biztosítása érdekében tett nyilatkozatot jelent, hogy az általa [helyesen: az utóbbi által] vásárolt jármű a gyártása időpontjában megfelel az Európai Unió hatályos jogszabályainak.

A megfeleléségi nyilatkozat azt a célt is szolgálja, hogy lehetővé tegye a tagállami illetékes hatóságok számára a járművek nyilvántartásba vételét anélkül, hogy a kérelmező számára kiegészítő műszaki dokumentáció benyújtását kellene előírniuk.

[...]”

- 21 A keretirányelv X. melléklete a gyártási eljárás megfeleléségét írja le, amelynek célja annak biztosítása, hogy minden legyártott jármű, rendszer, alkatrész [helyesen: összetevő] és önálló műszaki egység összhangban álljon a jóváhagyott típusal. E melléklet 0. pontjának második bekezdése értelmében az eljárások elválaszthatatlanul magukban foglalják a minőségirányítási rendszerekre vonatkozó értékelést, valamint a jóváhagyás tárgyára és a termékellenőrzésekre vonatkozó felülvizsgálatot.
- 22 A keretirányelvet többek között a 2007/46 irányelv II. mellékletének felváltásáról, valamint IV., IX. és XI. mellékletének módosításáról szóló, 2011. július 14-i 678/2011/EU bizottsági rendelet (HL 2011. L 185., 30. o.) módosította.
- 23 E rendelet (3) és (4) preambulumbekkezdésének szövege a következő:

„(3) A tapasztalatok szerint nem elég egyértelműek a jelenleg annak eldöntésére alkalmazott feltételek, hogy egy új járműmodell új járműtípusnak minősül-e. E bizonytalanság késleltetheti az uniós jogszabályokban az új járműtípusok tekintetében meghatározott új követelmények végrehajtását. A tapasztalatok továbbá azt mutatják, hogy a kis sorozatban gyártott járművekre vonatkozó uniós jogszabályokat meg lehet kerülni azáltal, hogy egy típust altípusokra bontanak, amelyekre külön-külön kérnek típusjóváahagyást. Következésképp előfordulhat, hogy az Európai Unióban a kis sorozatban gyártott járművekre vonatkozó szabályok szerint forgalomba helyezett új járművek száma túllépi a megengedettet. Fontos tehát meghatározni, hogy a járművek mely műszaki jellemzőit tekintjük mérvadónak abban a tekintetben, hogy mi számít új típusnak.

(4) »A szabályozási környezet egyszerűsítése és javítása« bizottsági cselekvési tervben és »Az adminisztratív terhek csökkentésének cselekvési programjában« [helyesen: »Az adminisztratív terhek csökkentésének cselekvési programja az Európai Unióban« című dokumentumban]



lefektetett elvekkel összhangban – a járműgyártókra nehezedő adminisztratív terhek könnyítése érdekében – át kell gondolni, hogy az egy járműtípuson belüli változatok és kivitelek meghatározása milyen kritériumok alapján történjen. Így a típus-jóváhagyási eljárás is átláthatóbbá válna a tagállami jóváhagyó [helyesen: a hatáskörrel rendelkező tagállami] hatóságok számára.”

- 24 A 678/2011 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének második albekezdése szerint a rendelet azokra az új járműtípusokra alkalmazandó, amelyek típusjóváhagyását 2012. október 29-én vagy az után adják meg. E rendelet 2. cikke egyébként előírja, hogy az említett rendelet nem érvényteleníti a 2012. október 29. előtt megadott jármű-típusjóváhagyásokat, és azok meghosszabbítását sem akadályozza meg.

*A 2001/95 irányelv*

- 25 A 2001/95 irányelv 2. cikke kimondja:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

[...]

b) biztonságos termék: minden olyan termék, amely a szokásos vagy észszerűen előrelátható használati feltételek mellett – ideértve a használat időtartamát, és adott esetben az üzembehelyezési, beszerelési és karbantartási előírásokat – nem jelent veszélyt, vagy kizárólag a termék használatával összeegyeztethető, elfogadhatónak tekinthető, és a személyek biztonsága és egészsége magas szintű védelmének megfelelő legkisebb veszélyt jelenti, [...]

d) súlyos veszély: az állami hatóságok gyors beavatkozását igénylő veszély, ideértve az olyan veszélyt is, amelynek hatásai nem közvetlenek;

[...]”

*A német jog*

- 26 A 2012. október 19-i rendelet (BGBl. 2012. I, 2232. o.) 4. §-ával módosított, 2011. február 3-i EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (az EK jármű-engedélyezésről szóló rendelet; BGBl. 2011. I, 126. o.) 7. §-ának (1) bekezdése ekként rendelkezik:

„Az EK-jármű-típusjóváhagyás lejár, ha a [keretirányelv] 3. cikkének 1. pontja szerinti szabályozási aktusban foglalt, az új gépjárművek nyilvántartásba vételére, értékesítésére vagy forgalomba helyezésére vonatkozó új előírások válnak kötelezővé, és nincs lehetőség a típusjóváhagyás módosítására. A típusjóváhagyás a jóváhagyott járműtípus gyártásának végérvényes megszüntetésekor is lejár. A gyártó köteles a gyártás megszüntetését bejelenteni a Kraftfahrt-Bundesamtnek [szövetségi közlekedési hivatal; a továbbiakban: KBA].”

- 27 E rendelet 25. §-ának szövege a következő:

„(1) Ha a KBA megállapítja, hogy valamely jármű, rendszer, összetevő vagy önálló műszaki egység nem felel meg a jóváhagyott típusnak, akkor a típusnak megfelelően alkalmazandó [keretirányelv] alapján megteheti a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártás megfeleljen a jóváhagyott típusnak.

(2) A hiányosságok orvoslása és a már forgalomba hozott járművek, összetevők vagy önálló műszaki egységek megfelelőségének biztosítása érdekében a KBA utólag másodlagos rendelkezéseket fogadhat el.

(3) A KBA részben vagy egészben visszavonhatja vagy érvénytelenítheti a típusjóváahagyást, különösen ha megállapítást nyer, hogy

1. megfeleléségi nyilatkozattal rendelkező járművek, illetve előírt jelzéssel ellátott összetevők vagy önálló műszaki egységek nem felelnek meg a jóváahagyott típusnak,
2. megfeleléségi nyilatkozattal rendelkező járművek, illetve összetevők vagy önálló műszaki egységek jelentős kockázatot jelentenek a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetre,
3. a gyártó nem rendelkezik a gyártásmegfelelés ellenőrzésére szolgáló hatékony rendszerrel, vagy azt nem az előírt módon alkalmazza,

vagy hogy

4. a típusjóváahagyás jogosultja nem tartja be az adott típusjóváahagyáshoz kapcsolódó kötelezettségeket.”

### **A jogvita alapjául szolgáló tényállás és a pert megelőző eljárás**

- 28 2006-ban elfogadták a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet, amely 5. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a 2011. január 1-jét követően jóváahagyott minden járműtípus légkondicionáló rendszerében olyan hűtőközeget kell használni, amelynek globális felmelegedési potenciálja nem haladja meg a 150-et.
- 29 Miközben addig az európai gépjárműgyártók az 1300-hoz közeli globális felmelegedési potenciállal rendelkező R134a hűtőközeget alkalmazták, a nemzetközi szabványosítási folyamat keretében 2009-ben úgy döntöttek, hogy a 4-es globális felmelegedési potenciállal rendelkező, R1234yf referenciaszámú hűtőközeget fogják alkalmazni.
- 30 Azt követően, hogy a gyáraknak a fukushimai (Japán) szökőár következtében való megsemmisülése miatt az R1234yf hűtőközeggel való ellátás megszakadt, a Bizottság 2012 áprilisában tájékoztatta a tagállamokat, hogy tekintettel a rendkívüli körülményekre a járművek légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek való megfeleléségének hiánya miatt legalább addig nem indít kötelezettségszegési eljárásokat, amíg az irányelvnek megfelelő egyetlen hűtőközeg, az R1234yf hűtőközeg újból elérhetővé nem válik, rögzítette ugyanakkor, hogy ezt az időszakot semmi esetre sem fogja 2012. december 31-én túlra meghosszabbítani.
- 31 2011. március 3-án, 2011. június 8-án és 2012. október 18-án a KBA – a járművek típusjóváahagyására hatáskörrel rendelkező német hatóságként – a Daimler kérésére a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek megfelelőként hagyta jóvá a 246., a 176. és a 117. járműtípust.
- 32 2012 szeptemberében a Daimler jelezte a német hatóságoknak, hogy kétségei merültek fel az R1234yf hűtőközeg 246., 176. és 117. járműtípusokban való biztonságos felhasználásával kapcsolatban. Körülbelül 700 járművet hívott vissza, hogy kicserélje a hűtőközeget, és kifejezte abbéli szándékát, hogy az ilyen típusú járművekben a moratórium 2013 januárjában történő lejártát követően is az R134a hűtőközeget fogja használni az R1234yf hűtőközeg helyett, amelynek alkalmazása a megfelelő típusjóváahagyások megadásának alapjául szolgált. 2012 novemberében a német hatóságok kérték a Bizottságtól, hogy azért mellőzze a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv előírásainak alkalmazását, mert ismételten meg kell vizsgálni az R1234yf hűtőközeg biztonságosságát.

- 33 A Daimler 2013. január 1-jétől június 26-ig 133 713 darab, a 246., a 176. és a 117. típus valamelyikébe tartozó, az R134a hűtőközeggel működő légkondicionáló rendszerrel felszerelt járművet helyezett forgalomba.
- 34 2013. január 3-án a KBA felszólította a Daimlert, hogy ismertesse a 246., a 176. és a 117. járműtípus megfelelőségének hiányával kapcsolatban általa megtett intézkedéseket. E felszólításra válaszul a Daimler 2013. január 15-én bemutatott egy cselekvési tervet, amely arra irányult, hogy 2013. június 15-ig találjanak műszaki megoldást. 2013. március 4-én a KBA kötelezte a Daimlert, hogy tegye meg a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy helyreállítsa a megfelelőséget, és jelezte, hogy amennyiben a Daimler nem orvosolja a megfelelőség hiányát, 2013. június 30-tól visszavonja a megfelelő típusjóvá hagyásokat.
- 35 2013. június 26-án a Daimler tájékoztatta a KBA-t, hogy végérvényesen felhagyott a 246., a 176. és a 117. típus gyártásával.
- 36 2013. május 17-én és június 3-án a KBA helyt adott a 245G járműtípus 2008-ban – azaz az légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv alkalmazandósága előtt – megszerzett típusjóvá hagyásának más változatokra való kiterjesztése iránt a Daimler által előterjesztett kérelmeknek.
- 37 A Bizottság a Németországi Szövetségi Köztársaságnak 2013. június 10-én felvilágosításkérő levelet, 2014. január 27-én pedig felszólító levelet küldött. Azt róta a német hatóságok terhére, hogy lehetővé tették, hogy 2013 januárja és júniusa között 133 713 járművet gyártsanak és helyezzenek forgalomba a vonatkozó típusjóvá hagyás megsértésével, hogy megkerülték a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet, valamint hogy nem alkalmaztak szankciót a szóban forgó gyártóval szemben.
- 38 A Németországi Szövetségi Köztársaság 2014. március 26-án válaszolt. A nem megfelelő járműveket illetően ez a tagállam a keretirányelvben a nemzeti hatóságok számára biztosított mérlegelési jogkörre, valamint az arányosság elvére hivatkozott. Kifejtette, hogy a Daimler által nyújtott információk azt engedték feltételezni, hogy az R1234yf hűtőközeg használata biztonsági kockázatot jelent.
- 39 A Németországi Szövetségi Köztársaság szerint egyébként a KBA köteles volt helyt adni a 245G típus jóvá hagyásának kiterjesztése iránt a Daimler által előterjesztett kérelemnek.
- 40 2014. szeptember 25-én a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, amelyben megerősítette a felszólító levélben kifejtett vádakat. Felszólította ezt a tagállamot, hogy tegye meg az indokolással ellátott véleménynek – a vélemény kézhezvételétől számított két hónapon belül – történő megfeleléshez szükséges intézkedéseket.
- 41 A Németországi Szövetségi Köztársaság erre a véleményre a 2014. november 25-i levéllel válaszolt, amely lényegében megismételte a felszólító levélre adott válaszban előadott érveket.
- 42 Mivel a Bizottságot nem elégítette ki a Németországi Szövetségi Köztársaság válasza, úgy határozott, hogy megindítja a jelen keresetet.

## A keresetről

***Az első, a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek és a keretirányelvnek, különösen az ezen utóbbi 12. és 30. cikkének megsértésére alapított kifogásról***

### *A felek érvei*

- 43 Első kifogásában a Bizottság a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv és a keretirányelv, valamint különösen ezen utóbbi 12. és 30. cikke annyiban történő megsértésének megállapítását kéri, amennyiben a Németországi Szövetségi Köztársaság nem tette meg a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó járművek típusjóvá hagyásuknak való megfelelésének helyreállításához szükséges intézkedéseket.
- 44 A Bizottság emlékeztet arra, hogy a keretirányelv 12. és 30. cikke előírja, hogy annak a tagállamnak, amely valamely járműtípust jóvá hagyott, ellenőriznie kell a legyártott járművek jóvá hagyott típusnak való megfelelését, és – amennyiben a gyártásmegfelelőség vagy az újonnan legyártott járművek esetében eltérést tár fel – meg kell tennie az e megfelelés biztosításához szükséges intézkedéseket, valamint szükség esetén vissza kell vonnia a típusjóvá hagyást, annak biztosítására, hogy a legyártott járművek megfeleljenek a jóvá hagyott típusnak. A keretirányelv 12. cikkének – és különösen e cikk (3) bekezdésének –, valamint ezen irányelv X. mellékletének célja nem pusztán a gyártásban a megfelelés bármiféle hiányának megállapítása céljából megfelelő intézkedések előírásában, hanem különösen – a megfelelés hiányának megállapítása esetén szükséges intézkedések elfogadásának biztosítása révén – a gyártásmegfelelőség megőrzésében áll.
- 45 A Bizottság álláspontja szerint a keretirányelv 4. cikke (2) bekezdése és IV. melléklete, valamint a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikke (4) bekezdése egymással összefüggésben értelmezett rendelkezéseinek megfelelően a 246., a 176. és a 117. járműtípust csak akkor lehetett jóvá hagyni, ha az e járművek légkondicionáló rendszereiben használt hűtőközeg globális felmelegedési potenciálja nem haladja meg a 150-et. Márpedig a Daimler a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó, a légkondicionáló rendszerükben olyan hűtőközeget használó új járműveket gyártott, amelynek globális felmelegedési potenciálja meghaladja a 150-et, így azok nem feleltek meg a jóvá hagyott járműtípusnak.
- 46 A Bizottság rámutat, hogy a német hatóságok elismerték, hogy tudomással bírtak arról, hogy a Daimler 2013. január 1. és 2013. június 26. között 133 713 nem megfelelő járművet hozott forgalomba.
- 47 A Bizottság azzal érvel, hogy e 133 713 járművön felül a Daimler folytatta a 246., a 176. és a 117. típusnak megfelelő járművek gyártását oly módon, hogy kiterjesztette ezekre a járművekre a 245G típust, egy olyan régi járműtípust, amelyre a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv követelményeit nem kellett alkalmazni. Ebben az összefüggésben előadja, hogy az A osztályba, a B osztályba és a CLA osztályba tartozó, a 245G járműtípus kiterjesztésének megfelelő járművek – attól eltekintve, hogy légkondicionáló rendszereik az R134a hűtőközeget használták – azonosak a 246., a 176. és a 117. típusként jóvá hagyottaknak megfelelő járművekkel. Úgy véli, hogy a 2013 eleje és a 2016 vége közötti időszakban ily módon összesen körülbelül 800 000, a jóvá hagyásuknak nem megfelelő járművet hoztak forgalomba.
- 48 A Bizottság azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy nem tette meg a jóvá hagyott típusnak való megfelelés helyreállítását biztosítani képes intézkedéseket, például a típusjóvá hagyás visszavonását vagy a szóban forgó járművek visszahívását és javítását.
- 49 A Németországi Szövetségi Köztársaságnak a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó járművekben az R1234yf hűtőközeg felhasználásával kapcsolatos biztonsági kétségekkel kapcsolatos érvére válaszul a Bizottság arra hivatkozik, hogy ezek a kétségek időközben alaptalanná váltak. Ezen túlmenően a jelen

ügyben felrótt jogsértések jogi értékelése céljából csekély jelentősége van annak, hogy a német hatóságoknak a rendelkezésükre álló információk alapján úgy kellett-e tekinteniük, hogy e hűtőközeg felhasználása a közúti közlekedés biztonságára és az emberi egészségre nézve kockázatot jelent.

- 50 A keretirányelv ugyanis nem tartalmaz olyan kivételeket, amelyek lehetővé tennék a tagállamok számára az összehangolt műszaki követelmények figyelmen kívül hagyását, amennyiben kétségek merülnek fel azok megfelelő jellegét illetően, hanem feltétlen kötelezettséget ró a tagállamokra arra vonatkozóan, hogy biztosítsák minden műszaki követelmény tiszteletben tartását. Konkrétan keretirányelv 30. cikkét illetően a Bizottság azzal érvel, hogy az alperes által az arányossággal kapcsolatban felhozott megfontolások nem mentik fel őt azon kötelezettség alól, hogy megtegye a szükséges intézkedéseket a Daimlerrel szemben azért, hogy a szóban forgó járművek jóváhagyott típusnak való megfelelését helyreállítsa.
- 51 A Bizottság végezetül emlékeztet arra, hogy amennyiben a járművek – habár megfelelnek a jóváhagyott típusnak – a „közúti közlekedést súlyosan veszélyeztetik, vagy a környezetet vagy a közegészséget súlyosan károsítják”, a keretirányelv 29. cikke kivételes jelleggel lehetővé teszi, hogy az érintett tagállam legfeljebb hat hónapra megtagadja az ilyen járművek nyilvántartásba vételét vagy értékesítésük vagy forgalomba helyezésük engedélyezését. A Németországi Szövetségi Köztársaság azonban nem tartotta be az e tekintetben előírt eljárást.
- 52 A Németországi Szövetségi Köztársaság kifejti, hogy 2012 vége felé a Daimler, valamint a Verband der Automobilindustriéhez és a Deutsche Umwelthilfehez hasonló szervezetek az általuk elvégzett tesztek alapján úgy vélték, hogy az új R1234yf hűtőközegnek a járművekben való felhasználása „bizonyítottan biztonsági kockázatot” jelent. Ezek a vizsgálatok ugyanis, amelyek a Daimlerén kívül más járműtípusokat is érintettek, azt bizonyították, hogy bizonyos helyzetekben ez a hűtőközeg hirtelen és erőteljesen begyulladhat, ami miatt a járműben tűz keletkezik, valamint a hidrogén-fluoridnak és a karbonil-fluoridnak való rendkívül mérgező kitétség alakul ki, ekként pedig úgy kellett tekinteni, hogy a jármű utasai és a jármű közelében tartózkodó személyek közvetlen életveszélynek vannak kitéve. Ezen túlmenően más autógyártók is osztották ugyanezt az álláspontot és 2012 második felében az új R1234yf hűtőközeget tartalmazó járművekkel kapcsolatos jóváhagyásaikat az R134a hűtőközeg felhasználását lehetővé tévő régebbi jóváhagyásokká alakították át.
- 53 E körülmények között a KBA-nak ebben a szakaszban úgy kellett tekintenie, hogy az új R1234yf hűtőközeggel ellátott járművek a 2001/95 irányelv 2. cikkének d) pontja értelmében vett súlyos veszélyt jelentenek, ekként pedig nem lehet neki felróni, hogy nem kötelezte a Daimlert a 2013. január 1. és június 26. között forgalomba hozott típusoknak nem megfelelő 133 713 jármű azonnali átalakítására. Ily módon teljes mértékben megfelel az arányosság elvének a KBA azon elhatározása, hogy saját vizsgálatokat fog lefolytatni azért, hogy azután tájékozott döntést hozzon, amely elhatározást egyebekben az Unió Közös Kutatóközpontja egy intenzív ellenőrzés lefolytatását követően helytállóan ismert el. Még ha vizsgálatainak eredményei nem is szolgáltak megfelelő bizonyítékként a 2001/95 irányelv értelmében vett súlyos veszély fennállásának megerősítéséhez és a haladéktalan intézkedés megköveteléséhez, a gyulladások és a hidrogén-fluoridnak való kitétség fennállását megállapították, ami egyértelmű jelzés arra, hogy a gépjárművek légkondicionáló rendszereiben az R1234yf hűtőközeg használatával kapcsolatos probléma tartósan fennáll. Biztonsági okokból a KBA tehát erőteljesen ajánlotta a vizsgálatok további lefolytatását, hogy pontosabban lehessen értékelni a potenciális kockázatokat.
- 54 A Németországi Szövetségi Köztársaság hangsúlyozza, hogy a KBA hét alkalommal szólította fel a Daimlert, hogy állítsa helyre a típusoknak nem megfelelő 133 713 járműnek a megfelelőségét és fejlessze ki az e célból szükséges esetleges műszaki megoldásokat. 2015. november 20-i levelében a Daimler közölte a KBA-val azokat a biztonsági intézkedéseket, amelyeket az új hűtőközegnek az új járműveiben való használatára vonatkozóan előírt, 2015. december 16-i és 18-i, 2016. március 7-i, valamint 2016. szeptember 23-i levelében pedig kifejtette a 133 713 nem megfelelő jármű jóváhagyott típusoknak való megfelelésének átalakítással történő helyreállítása céljából előirányzott műszaki

megoldásokat. Mivel azonban a Daimler azért nem végezte el e járművek korszerűsítését, mert attól tartott, nem tud megfelelő összeszerelési minőséget biztosítani, a KBA 2017. március 23-i közigazgatási aktusában kötelezte a Daimlert korszerűsítésre. A Daimler viszont kifogásolta ezt a meghagyást, az ennek felülvizsgálatával kapcsolatos közigazgatási eljárás pedig folyamatban van.

- 55 A Németországi Szövetségi Köztársaság vitatja a Bizottság által az első kifogásában előterjesztett 800 000 járművel kapcsolatos számadatot, mivel az a 245G típusba tartozó járművekre vonatkozik.
- 56 A Németországi Szövetségi Köztársaság vitatja, hogy megsértette a keretirányelv 12. cikkét. E rendelkezés – a Németországi Szövetségi Köztársaság általi értelmezése szerint – nem maguknak a járműveknek a vizsgálatára, hanem a későbbiekben e járműveknek a jóváhagyott típusnak való megfelelőségét garantáló megfelelő intézkedések fennállásának vizsgálatára vonatkozik. A jelen ügyben semmi nem utal arra, hogy a Daimler által lefolytatott minőségellenőrzés nem működött. A Bizottság állításával ellentétben a megfelelőség hibája nem jár automatikusan a minőségellenőrzési rendszer vizsgálatának megsértésével. Éppen ellenkezőleg: a KBA-t korábban tájékoztatták arról, hogy 2013. január 1-jétől a megfelelőség el fog térni, annak betudhatóan, hogy az R134a hűtőközeget fogják továbbra is használni az előírt R1234yf hűtőközeg helyett.
- 57 A Németországi Szövetségi Köztársaság azt is vitatja, hogy megsértette a keretirányelv 30. cikkét. E tagállam szerint ez a rendelkezés kifejezetten mérlegelési jogkört ruház a tagállami hatóságokra. Az említett rendelkezésben szereplő, „megteszi a szükséges intézkedéseket” kifejezés az arányosság elvét mutatja, és megállapítja, hogy a tagállamoknak fokozatosan kell eljárniuk, továbbá hogy csak utolsó megoldásként vonhatják vissza a típusjóváagyást, amint az az ugyanezen rendelkezésben szereplő „beleértve, szükség esetén” kifejezésből kitűnik.
- 58 Hangsúlyozza, hogy a keretirányelv 30. cikkének (1) bekezdése nem ír elő határidőt, valamint hogy a megfelelés helyreállítása céljából szükséges intézkedések megtételére a Daimler számára a KBA által a 2013. március 4-i levélben biztosított négy hónapos határidő nem volt túl hosszú, figyelemmel az ugyanezen 30. cikk (3) és (4) bekezdésében előírt hat hónapos határidőre.
- 59 A Németországi Szövetségi Köztársaság azzal érvel, hogy már nem lehetett alkalmazni a jóváhagyásnak a KBA által ebben a levélben arra az esetre bejelentett visszavonását, ha a gyártó nem tartja tiszteletben az érintett járműveknek a jóváhagyott típusnak való, 2013. június 30. előtti megfelelését célzó meghagyást, mivel a Daimler e határidő lejárta előtt végérvényesen felhagyott e járművek gyártásával. A keretirányelv egyébként nem tartalmaz semmiféle szabályozást azzal kapcsolatban, hogy minek kell történnie a típusjóváagyás visszavonásáig legyártott és forgalomba hozott járművekkel. Ezen irányelv 32. cikke előírja a járművek visszahívását, de csak arra az esetre, ha „komoly kockázatot jelent[enek] a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetvédelemre”. Márpedig a jelen ügyben nem ez volt a helyzet. A megfelelés hiánya ugyanis nem járt a közúti közlekedés biztonságára és a közegészségre nézve fokozott kockázattal, valamint csak csekély hatással volt a környezetre, figyelemmel a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv átmeneti rendelkezéseire, amelyek megengedték, hogy egy hatéves, 2016. december 31-én lejáró átmeneti időszak végéig folytassák a régi hűtőközeg használatát több millió új jármű, és számos olyan jármű esetében, mint például a helyi és távolsági autóbuszok és haszongépjárművek, amelyek nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.
- 60 A Németországi Szövetségi Köztársaság szerint a szóban forgó járművek azonnali átalakításának elrendelése ebben a helyzetben – és figyelemmel arra, hogy abban az időpontban nem volt lehetséges az átalakítás elvégzése – e járművek gyártásának megszüntetését eredményezte volna és súlyos gazdasági kárt okozott volna az említett járművek tulajdonosai számára, ami piaci következményekkel járt volna a Daimlerre és az Unió területén a hozzá gazdaságilag kapcsolódó vállalkozásokra nézve.

### *A Bíróság álláspontja*

- 61 A felrótt tényeket – a keretirányelv 12. cikkének értelmezését, ezen irányelv 30. cikkének értelmezését, végezetül pedig a járművek biztonságát illetően a Németországi Szövetségi Köztársaság által hivatkozott védekezési jogalapot – egymás után kell megvizsgálni.
- 62 A Bizottság által a Németországi Szövetségi Köztársaságnak felrótt tények többek között a jóváhagyott 246., 176. és 117. típusnak nem megfelelő, a Daimler által 2013. január 1. és június 26. között forgalmazott 133 713 járműre vonatkoznak, amely utóbbi időpontban ez a vállalkozás jelezte a KBA-nak, hogy véglegesen felhagyott e járművek gyártásával. A Bizottság az első kifogás keretében a 2013 eleje és 2016 vége közötti időszakban a jóváhagyásuknak nem megfelelő körülbelül 800 000 jármű forgalomba helyezését is felrója. Amint azt a Bizottság a válaszban pontosította, ez a körülbelül 800 000 jármű egyrészt a jóváhagyott 246., 176. és 117. típusnak nem megfelelő 133 713 járműből, másrészt pedig az e típusoknak megfelelő azon járművekből áll, amelyekre kiterjesztették a 245G típust, azaz egy olyan régebbi járműtípust, amelyre a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv követelményeit nem kellett alkalmazni. Ezen utóbbi járművekre a Bizottság harmadik kifogása is vonatkozik, amelyben a Bizottság ennek az irányelvnek a megkerülését rója fel az alperesnek.
- 63 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem róhatja fel egyidejűleg az első kifogás keretében, hogy az említett járműveket nem a jóváhagyott 246., 176. és 117. típusnak megfelelően gyártották, a harmadik kifogás keretében pedig, hogy gyártásukhoz a 245G típus kiterjesztését alkalmazták.
- 64 Mivel a Bizottság nem vitatja, hogy – amint azt a Daimler a KBA-nak jelezte – a jóváhagyott 246., 176. és 117. típusba tartozó járművek gyártásával 2013. június 26-án végérvényesen felhagytak, a jelen kifogás keretében nem kell figyelembe venni a Daimler által eddig az időpontig forgalmazott, az ezeknek a jóváhagyott típusoknak nem megfelelő 133 713 járműtől eltérő járműveket.
- 65 A Németországi Szövetségi Köztársaság nem vitatja, hogy ez a 133 713 jármű nem felelt meg a 2011. január 1-je után jóváhagyott 246., 176. és 117. típusnak, amennyiben azokat nem az e jóváhagyott típusok tekintetében bejelentett R1234yf hűtőközeggel, hanem egy olyan hűtőközeggel látták el, amelynek globális felmelegedési potenciálja meghaladta a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében előírt referenciaszintet, a 150-et. Ugyanakkor előadja, hogy nem mulasztotta el sem a keretirányelv 12. cikkéből, sem annak 30. cikkéből eredő kötelezettségeit, mivel egyfelől már 2012 végén tájékoztatta a KBA-t a megfelelőség hibájáról – ami jelzi, hogy az ezen előbbi rendelkezésben előírt minőségellenőrzési rendszer hatékonyan működik –, másfelől pedig ez a második rendelkezés mérlegelési jogkört biztosít a tagállamok számára. A jelen ügyben a KBA arányosan, e rendelkezés szövegének, továbbá az emberek biztonsága és egészsége, valamint a környezet védelme biztosítása szükségességének megfelelően járt el.
- 66 A keretirányelv 12. cikkét illetően a Bizottság első kifogása alapvetően e cikk – a járműgyártás típusjóváhagyásnak való megfelelőségének hiánya esetén a tagállamok által elfogadandó intézkedésekkel kapcsolatos – (3) bekezdésére, nem pedig az említett cikknek a – járművek jóváhagyott típusnak való megfelelésének garantálása céljából a vállalkozások által megtett intézkedések vizsgálatával kapcsolatos – (1) bekezdésére vonatkozik.
- 67 A Németországi Szövetségi Köztársaságnak ugyanis nem azt róják fel, hogy nem tett eleget a gyártásmegfelelőség hibája fennállásának vizsgálatára irányuló kötelezettségének, hanem hogy nem fogadta el a gyártásmegfelelőség helyreállításához szükséges intézkedéseket, holott – az említett (3) bekezdés értelmében – ha a tagállam, amely az EK-típusjóváhagyást megadta, megállapítja, hogy a gyártásmegfelelőséggel kapcsolatos intézkedéseket nem alkalmazzák, vagy jelentősen eltérnek a közösen megállapodott intézkedésektől és ellenőrzési tervektől, vagy amelyeknek alkalmazása annak ellenére megszűnt, hogy a gyártás folytatódik, akkor az említett tagállamnak „meg kell tennie a szükséges intézkedéseket – beleértve a típusjóváhagyás visszavonását is –” annak biztosítása érdekében, hogy pontosan kövessék a gyártásmegfelelőségi eljárást.

- 68 A keretirányelv 30. cikkének (1) bekezdését illetően meg kell állapítani, hogy az azt is előírja, hogy ha az a tagállam, amely az EK-típusjóváahagyást megadta, megállapítja, hogy azok az új járművek, amelyek megfelelőségi nyilatkozattal vannak ellátva, nem felelnek meg az általa jóváahagyott típusnak, akkor „megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve, szükség esetén, a típusjóváahagyás visszavonását is”, annak biztosítására, hogy a legyártott járművek megfeleljenek a jóváahagyott típusnak.
- 69 E tekintetben e rendelkezések szövegéből kitűnik, hogy azok mérlegelési mozgásteret hagynak a tagállamok számára az annak biztosításához szükséges intézkedések meghatározása során, hogy a járművek megfeleljenek a jóváahagyott típusnak.
- 70 A keretirányelvből egyébként kitűnik, hogy nem zárható ki, hogy valamely jóváahagyott típus súlyos, csak a jóváahagyás után feltárt veszélyt jelent. Ily módon ezen irányelv 29. cikke előírja, hogy egy tagállam a saját területén megtagadhatja az új járművek nyilvántartásba vételét vagy az ilyen járművek, összetevők vagy önálló műszaki egységek értékesítésének vagy forgalomba helyezésének engedélyezését, ha azt állapítja meg, hogy azok – habár az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek – súlyosan veszélyeztetik a közúti közlekedést vagy súlyosan károsítják a környezetet vagy a közegészséget. Ugyanígy, a keretirányelv 32. cikke a már értékesített, nyilvántartásba vett vagy üzembe helyezett járművek amiatti visszahívására vonatkozik, hogy a járműbe szerelt egy vagy több rendszer, összetevő vagy önálló műszaki egység, attól függetlenül, hogy azt a keretirányelvvvel összhangban megfelelően jóváahagyták-e, vagy sem, komoly kockázatot jelent a közúti közlekedés biztonságára, a közegészségre vagy a környezetvédelemre.
- 71 Analógia útján: a keretirányelv 12. és 30. cikkével összefüggésben, amennyiben – mint a jelen ügyben – a szóban forgó járművek gyártója tájékoztatja az érintett tagállam hatóságait a jóváahagyott típusnak való megfelelés hiányáról, valamint amennyiben a megfelelés hiányát az emberek egészségére és biztonságára, illetve a környezetre nézve – az alkalmazandó követelmények tiszteletben tartása esetén – súlyos veszély fennállását bizonyító megbízható és komoly, objektív tényezők e gyártó általi benyújtása igazolja, megalapozott az, hogy e hatóságok nem követelik meg már az elején az érintett járművek visszahívását és átalakítását, illetve az, hogy nem vonják vissza már az elején az érintett típusjóváahagyást és végzik el saját értékelésüket e veszélyeket illetően, mielőtt adott esetben a visszahívás és átalakítás, vagy akár visszavonás elrendeléséről döntenének.
- 72 A keretirányelv 29. és 32. cikkében előírtakhoz hasonlóan ugyanakkor e tagállam feladata haladéktalanul tájékoztatni a Bizottságot és a többi tagállamot a tudomására hozott súlyos veszélyről, valamint adott esetben a szóban forgó veszély semlegesítése céljából a gyártó által javasolt intézkedésekről.
- 73 Ha azonban ezen értékelés végén nem állapítják meg a hivatkozott súlyos veszélyt, a tagállam feladata a lehető leghamarabb megtenni az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy a szóban forgó járművek újból megfeleljenek a jóváahagyott típusnak.
- 74 Mivel ugyanis a keretirányelvvvel létrehozott jóváahagyási eljárás – az annak (2) preambulumbekkezdésében jelzetteknek megfelelően – a teljes harmonizáció elvén alapul, a keretirányelv 12. és 30. cikkében a tagállamokra ruházott mérlegelési mozgáster nem teheti lehetővé számukra, hogy maguk értékeljék a megfeleléssel kapcsolatos e célkitűzés elérésének szükségességét.
- 75 Amint arra a főtanácsnok indítványának 67. pontjában rámutatott, a keretirányelv és a szabályozási aktusok egymással összefüggésben értelmezett rendelkezéseiben meghatározott összehangolt jóváahagyási rendszert megfosztaná teljes hatékony érvényesülésétől annak a tagállamok számára történő lehetővé tétele, hogy maguk értékeljék e célkitűzés elérésének szükségességét.
- 76 E tekintetben – szemléltetésül – azt is ki lehet emelni, hogy a keretirányelv 30. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy amennyiben valamely tagállam a megfelelőség vizsgálata iránti kérelmet nyújt be, akkor az a tagállam, amely az EK-típusjóváahagyást megadta, a lehető leghamarabb, de minden esetben a kérelem



keltétől számított hat hónapos határidőn belül meghozza a szükséges intézkedéseket. Ugyanígy, a keretirányelv 30. cikkének (4) bekezdése az abban szereplő feltételek esetére szintén legfeljebb hat hónapos határidő alkalmazását írja elő.

- 77 A jelen ügyben a Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy a német hatóságok folyamatos kapcsolatban álltak a Bizottsággal.
- 78 Ugyanakkor meg kell állapítani, hogy ezek a hatóságok késedelmesen reagáltak a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó járművek típusjövahagyásuknak való megfelelésének hiányára. A Daimler részéről felmerülő, a R1234yf hűtőközeg biztonságával kapcsolatos kétségeket ugyanis már 2012 szeptemberében e hatóságok tudomására hozták, a Bizottság 2013. június 10-én kért információkat és 2014. január 27-én küldött felszólító levelet, 2014. szeptember 25-én pedig indokolással ellátott véleményt. Márpedig a Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy a német hatóságok 2013. október 8-án, a vizsgálatok első szakaszának végén már megállapították, hogy nincs jelentős valószínűsége annak, hogy megvalósulnak a Daimler által hivatkozott, az emberek egészségére és biztonságára, valamint a környezetre nézve fennálló súlyos veszélyek. E hatóságok ráadásul elismerik, hogy 2015. november 20-i levelében a Daimler megerősítette, hogy talált az új hűtőközegnek az új járműiben való használatával kapcsolatban alkalmazható biztonsági intézkedéseket, elismerik továbbá, hogy 2015 decemberétől a Daimler kifejtette a 133 713 nem megfelelő jármű jövahagyott típusoknak való megfelelésének átalakítás révén történő helyreállítása céljából előirányozható műszaki megoldásokat. A KBA ugyanakkor csak 2017. március 23-án, azaz az indokolással ellátott véleményben jelzett két hónapos határidő lejárta után több mint két évvel, egy közigazgatási aktus keretében kötelezte a Daimler gyártót, hogy állítsa helyre e 133 713 jármű átalakítás révén történő megfelelését.
- 79 Mindezekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy mivel a Németországi Szövetségi Köztársaság az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg a Daimler által 2013. január 1. és június 26. között forgalmazott, a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó 133 713 jármű típusjövahagyásuknak való megfelelésének helyreállításához szükséges intézkedéseket, amennyiben azokat nem az e jövahagyott típusok tekintetében bejelentett R1234yf hűtőközeggel, hanem egy olyan hűtőközeggel látták el, amelynek globális felmelegedési potenciálja – a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében előírt felső határ megsértésével – meghaladta a 150-et, nem teljesítette az ezen utóbbi irányelvből és a keretirányelv 12. és 30. cikkéből eredő kötelezettségeit.

***A második, a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek és a keretirányelvnek, különösen az ezen utóbbi 46., 5. és 18. cikkének megsértésére alapított kifogásról***

*A felek érvei*

- 80 Második kifogásában a Bizottság a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvnek és a keretirányelvnek, különösen ezen utóbbi 46., 5. és 18. cikke együttesen értelmezett rendelkezései annyiban történő megsértésének megállapítását kéri, amennyiben a Németországi Szövetségi Köztársaság nem tette meg a szankciók végrehajtásához szükséges intézkedéseket.
- 81 Keresetlevelében a Bizottság azzal érvel, hogy a Daimler nem tartotta tiszteletben a keretirányelv 5. cikkének (1) bekezdését, amely szerint a gyártó köteles biztosítani, hogy állandó jelleggel tartsák tiszteletben a megfelelő járművek típusjövahagyásától függő valamennyi követelményt. 2013 januárjától ugyanis a Daimler olyan, a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó járműveket gyártott és forgalmazott, amelyeknek a típusjövahagyásuknak nem megfelelő légkondicionáló rendszerei olyan hűtőközeggel működtek, amelynek globális felmelegedési potenciálja meghaladja a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében engedélyezett maximális értéket.

- 82 A Daimler a keretirányelvnek – az irányelv IX. mellékletével összefüggésben értelmezett – 18. cikkét is megsértette, amely cikk arra kötelezi a gyártókat, hogy a jóváhagyott típusal megegyezően gyártott járműhöz mellékeljenek megfelelőségi nyilatkozatot, amely – a keretirányelv IX. mellékletéből következően – a jármű gyártója által a vásárlónak átadott nyilatkozat, amelyben biztosítja a vásárlót arról, hogy az általa vásárolt jármű megfelel a gyártása időpontjában hatályos uniós jogszabályoknak. 2013 januárja óta ugyanis, mivel a 246., a 176. és a 117. típust már nem a típusjóváhagyásuknak megfelelően gyártották, a Daimlernek a megfelelőségi nyilatkozatban szereplő nyilatkozata nem felelt meg a valóságnak.
- 83 Mivel a Németországi Szövetségi Köztársaság nem alkalmazott szankciót a Daimlerrel szemben, megsértette a keretirányelv 46. cikkét, amely előírja, hogy a tagállamoknak a nemzeti jogukban meg kell határozniuk az akkor alkalmazandó hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat, ha a gyártók nem tartják tiszteletben ezen irányelv rendelkezéseit.
- 84 Ellenkérelmében a Németországi Szövetségi Köztársaság azzal érvel, hogy csak akkor lehetne szankciókat alkalmazni, ha elrendelnék az érintett járművek korszerűsítését, és ha a Daimler nem tenne eleget ennek. A Németországi Szövetségi Köztársaság a tárgyaláson pontosította, hogy 2017-ben a KBA elrendelte a korszerűsítést, a Daimler kifogásolta ezt, az annak felülvizsgálatára irányuló közigazgatási eljárás pedig folyamatban van. A Németországi Szövetségi Köztársaság szerint nem került sor a keretirányelv 46. cikkének semmiféle megsértésére, mivel e közigazgatási eljárás vége előtt nem lehet szankciót alkalmazni.

#### *A Bíróság álláspontja*

- 85 A Németországi Szövetségi Köztársaság nem vitatja, hogy a Daimler nem teljesítette a keretirányelv 5. és 18. cikkének rendelkezéseiből eredő kötelezettségeit. Ugyanakkor úgy véli, hogy a kötelezettségek Daimler általi nem teljesítését nem önállóan, hanem kizárólag annak következményeként kell szankcionálni, hogy a keretirányelv 12. és 30. cikke szerinti, a megfelelés helyreállítására irányuló intézkedéseket nem hajtották végre.
- 86 E tekintetben – míg a keretirányelv 12. és 30. cikke a járművek, rendszerek, összetevők, illetve az önálló műszaki egységek jóváhagyott típusoknak való megfelelésének biztosítása céljából a tagállamokra nézve előírt kötelezettségekkel foglalkozik – ezen irányelv 5. és 18. cikke a gyártók kötelezettségeivel kapcsolatos. A gyártók felelősségébe tartozik ugyanis – többek között – a gyártásmegfelelési folyamat valamennyi aspektusa, valamint a típusjóváhagyásnak megfelelően legyártott minden egyes jármű tekintetében a megfelelőségi nyilatkozat kibocsátása. Ami a keretirányelv 46. cikkét illeti, az előírja, hogy a tagállamok megállapítják az ezen irányelv rendelkezései megszegése esetén alkalmazandó szankciókat, és megtesznek minden szükséges intézkedést a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal történő végrehajtásuk biztosítására.
- 87 Amint arra a főtanácsnok indítványának 95. pontjában rámutatott, a keretirányelv 46. cikke az ezen irányelv 12. és 30. cikkével elérni kívántaktól eltérő célkitűzések megvalósítására irányul. Ezen utóbbiak ugyanis a szabályozási aktusokban foglalt műszaki előírások tiszteletben tartását szolgálják, míg az említett 46. cikk elsősorban a gyártók közötti tisztességes verseny által jellemzett belső piac létrehozására és működtetésére irányuló célkitűzésre irányul. E célkitűzésen felül a keretirányelv 46. cikkében előírt szankcióknak azt is biztosítaniuk kell, hogy egy jármű vevője rendelkezik olyan megfelelőségi nyilatkozattal, amely alapján – ezen irányelv IX. mellékletének megfelelően – azt bármely tagállamban anélkül vetetheti nyilvántartásba, hogy további műszaki dokumentumokkal kellene szolgálnia.

- 88 Mindenesetre a jelen ítélet 79. pontjában megállapítottaknak megfelelően, bizonyított, hogy mivel a Németországi Szövetségi Köztársaság az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó 133 713 jármű típusjövahagyásuknak való megfelelésének helyreállításához szükséges intézkedéseket, nem teljesítette a keretirányelv 12. és 30. cikkéből eredő kötelezettségeit.
- 89 Ennélfogva helyt kell adni a Bizottság második kifogásának, és meg kell állapítani, hogy mivel a Németországi Szövetségi Köztársaság az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg a keretirányelv 46. cikkében említett, annak biztosítását célzó szankciók végrehajtásához szükséges intézkedéseket, hogy a gyártók tiszteletben tartsák ezen irányelvnek a gyártásmegfeleléssel és a megfelelési nyilatkozat megadásával kapcsolatos 5. és 18. cikkét, megsértette a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet, valamint a keretirányelv 46., 5. és 18. cikkének együttesen értelmezett rendelkezéseit.

***A harmadik, a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv és a keretirányelv megsértésére, konkrétan pedig a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv megkerülésére alapított kifogásról***

*A felek érvei*

- 90 Harmadik kifogásában a Bizottság a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv annyiban történő megsértésének a megállapítását kéri, amennyiben a Németországi Szövetségi Köztársaság megkerülte ezt az irányelvet azáltal, hogy 2013. május 17-én helyt adott a Daimlernek a már létező 245G típusjövahagyás azon járművekre való kiterjesztése iránti kérelmének, amely járműveknek már megadtak egy másik, olyan típusjövahagyást, amelyre vonatkoznak az ezen irányelv új feltételei.
- 91 A Bizottság kifejti, hogy a keretirányelv 14. cikke értelmében a jóváhagyott típus az eredetileg jóváhagyott típustól eltérő járművekre is kiterjeszhető, ha ezek a járművek egyrészt megfelelnek az eredeti típusjövahagyás megadásakor hatályos jogi feltételeknek, másrészt pedig, ha az eredetileg jóváhagyott típushoz olyannyira hasonlítanak, hogy úgy lehet tekinteni, hogy a keretirányelv II. mellékletének B. részében előírt kritériumok alapján ebbe a típusba tartoznak.
- 92 A Bizottság szerint a jelen ügyben a 245G típus nem ilyen kiterjesztéséről van szó. Ugyanis a 2008-ban, azaz abban az időszakban jóváhagyott 245G típust, amikor a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet még nem kellett alkalmazni, kiterjesztették a 246., 176. és 117. típusként már jóváhagyott és legyártott járművekre, azaz egy olyan időszakra, amikor ez az irányelv már alkalmazandó volt. Márpedig a keretirányelv 6. cikkének (6) bekezdése előírja, hogy egy már jóváhagyott típust nem lehet újból jóváhagyni. Következésképpen a jóváhagyott 246., 176. és 117. típusnak a 245G típus kiterjesztéseként álcázott felváltása, az uniós jog megkerülését képezi.
- 93 A Németországi Szövetségi Köztársaság hangsúlyozza, hogy a 246., a 176. és a 117. típus jóváhagyásának érvényessége lejárt, amikor a vállalkozás felhagyott a vitatott típusok gyártásával, azaz 2013. június 26-án. A 245G járműtípust – 2013 májusától – a jogszerűség korlátain belül kiterjesztették a régi hűtőközeget alkalmazó más változatokra.
- 94 Azzal érvel, hogy a keretirányelv rugalmas fogalom meghatározást alkalmaz a „járműtípus” esetében. Hangsúlyozza, hogy a keretirányelv II. melléklete kifejezetten megengedi, hogy maga a gyártó határozza meg valamely járműtípus terjedelmét, ennélfogva pedig a típusjövahagyás terjedelmét az egyes típusokat meghatározó jellemzők korlátain belül. Érvelését a 678/2011 rendeletre hivatkozással támasztja alá, amely rendelet – a keretirányelvben szereplő kritériumok hiányzó pontosságának

orvoslása céljából – módosította a keretirányelvet, hogy újból meghatározza a típusjövahagyás és a kiterjesztés fogalmát, továbbá pontosítsa az annak meghatározása céljából alkalmazott kritériumokat, hogy egy új járműmodellt új típusnak kell-e minősíteni.

- 95 Ez a tagállam úgy véli, hogy a Bizottság leegyszerűsítve és tévesen hasonlítja a forgalmazás keretében használt „sorozat” és az „osztály” – azaz különösen az A osztály, a B osztály, valamint az új B osztály – fogalmát a típusjövahagyásra. Az A osztályban, a B osztályban, valamint a CLA osztályban 2013. június 26-tól a 245G járműtípus alapján legyártott járművek nemcsak típusjelölésükben, hanem különféle műszaki részleteikben és a rendszerek jövahagyásában is különböznek a régi 246., 176. és 117. típustól.
- 96 A légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv tiszteletben tartását illetően a Németországi Szövetségi Köztársaság emlékeztet arra, hogy ez az irányelv kifejezetten előír egy 2017. január 1-jéig tartó átmeneti időszakot, amely időszak során a régi hűtőközeget használó járművek új nyilvántartásba vételére a kiterjesztett régi típusjövahagyások alapján sor kerülhetett. Azt a következtetést vonja le, hogy nem lehet a jelen ügyet a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv jogellenes megkerülésének minősíteni.

#### *A Bíróság álláspontja*

- 97 Harmadik kifogásában a Bizottság lényegében azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy megkerülte a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv előírásait, és megsértette a keretirányelv rendelkezéseit azáltal, hogy 2013. május 17-én helyt adott a Daimler arra irányuló kérelmének, hogy a meglévő 245G típusjövahagyást terjesszék ki olyan járművekre, amelyeket – ezen intézmény szerint – korábban már 246., 176. és 117. típusként jövahagytak. A Németországi Szövetségi Köztársaság azzal érvel, hogy ezek a járművek nem voltak azonosak.
- 98 E tekintetben – amint arra a főtanácsnok indítványának 112. pontjában rámutatott – a Bizottság a Daimler által gyártott járműveknek csupán a kereskedelmi elnevezéseire hivatkozik. Ezen túlmenően keresetlevelében semmilyen tárgyi bizonyítékot nem terjeszt elő, amely azt bizonyítaná, hogy azonosak voltak a 246., a 176. és a 117. típusaival azon járművek műszaki jellemzői, amelyek esetében engedélyezték a 245G típus kiterjesztését, és amelyeket 2013. június 26. után gyártottak.
- 99 Egyebekben – amint arra a főtanácsnok indítványának 113. és 114. pontjában rámutatott – a jelen ügyben alkalmazandó szabályozás bizonyos mozgásteret biztosít a gyártó számára. A keretirányelvnek és még konkrétabban a keretirányelv II. mellékletének a szövegéből ugyanis kitűnik, hogy a gyártó maga határozhatja meg valamely járműtípus terjedelmét. Ezenfelül – amint az ezen irányelv V. fejezetéből kitűnik – az irányelv engedélyezi a régi típusjövahagyások kiterjesztését. A keretirányelv tág értelmezését alátámasztja az ezen irányelvet módosító 678/2011 rendelet (3) preambulumbekzdése, amely szerint „[a] tapasztalatok szerint nem elég egyértelműek a jelenleg annak eldöntésére alkalmazott feltételek, hogy egy új járműmodell új járműtípusnak minősül-e”.
- 100 E tényezők közül következik, hogy a Bizottság e tekintetben nem terjesztett elő a harmadik kifogását megfelelően alátámasztó bizonyítékokat.
- 101 A Bizottság ezen túlmenően lényegében azzal érvel, hogy a keretirányelv 14. cikkének (2) bekezdésében előírt kiterjesztés céljával ellentétes az, ha egy gyártó kivonja magát a jövahagyott új típusokba tartozó járművekre vonatkozó, hatályok jogi rendelkezések alkalmazandósága alól az említett rendelkezések hatálybalépését megelőzően jövahagyott más járműtípusnak az újonnan nyilvántartásba vett járművekre való kiterjesztésével. Egy ilyen kiterjesztés sértené a keretirányelv annak biztosítására irányuló célkitűzését, hogy az újonnan nyilvántartásba vett járművek feleljenek meg a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem magas szintjének.

- 102 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a keretirányelv 14. cikkének (2) bekezdéséből következik, hogy akkor van szó egy jóváhagyott járműtípus kiterjesztéséről, ha további ellenőrzésekre vagy új vizsgálatokra van szükség, ha a típusbizonyítványban szereplő bármely információ megváltozott, és ha a szóban forgó jóváhagyott járművekre vonatkozóan új, összehangolt műszaki követelmények lépnek hatályba.
- 103 Márpedig – amint arra a főtanácsnok indítványának 121. pontjában rámutatott – sem a 14. cikkből, sem pedig a szóban forgó összehangolt rendszer más rendelkezéseiből nem tűnik ki, hogy a kérelmezett kiterjesztésnek a keretirányelv biztonságra és a környezetvédelemre vonatkozó célkitűzéseinek elérése szempontjából műszaki előrelépést kell jelentenie.
- 104 Ráadásul a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (5) bekezdése kifejezetten előír egy 2017. január 1-jéig tartó átmeneti időszakot, amely időszak során a régi hűtőközeget használó járművek új nyilvántartásba vételére a kiterjesztett régi típusjóváhagyások alapján még sor kerülhetett, míg az érintett műszaki előírások az új típusjóváhagyások tekintetében már 2011. január 1-jétől hatályban voltak. Ennélfogva – amint arra a főtanácsnok indítványának 123. pontjában rámutatott – ez az irányelv fokozatos megközelítést alkalmaz.
- 105 A fentiekből tehát nem lehet azt a következtetést levonni, hogy a jóváhagyásnak a Daimler által kért és a KBA által megadott kiterjesztése nem volt összhangban sem a keretirányelvvvel, sem a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvvvel.
- 106 Következésképpen a Bizottság nem bizonyította, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság megsértette a keretirányelv rendelkezéseit, sem pedig azt, hogy megengedte a Daimlernek, hogy megkerülje a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelvet.
- 107 Ezekből a tényezőkből következik, hogy a Bizottság harmadik kifogása nem megalapozott.
- 108 A fenti megfontolások összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság nem teljesítette a következőkből eredő kötelezettségeit:
- a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv, valamint a keretirányelv 12. és 30. cikke, mivel az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg a Daimler által 2013. január 1. és június 26. között forgalmazott, a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó 133 713 jármű típusjóváhagyásuknak való megfelelésének helyreállításához szükséges intézkedéseket, amennyiben azokat nem az e jóváhagyott típusok tekintetében bejelentett R1234yf hűtőközeggel, hanem egy olyan hűtőközeggel látták el, amelynek globális felmelegedési potenciálja – a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében előírt felső határ megsértésével – meghaladta a 150-et, továbbá
  - a légkondicionáló rendszerekről szóló irányelv, valamint a keretirányelv 46., 5. és 18. cikkének együttesen értelmezett rendelkezései, mivel az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg az ezen utóbbi 46. cikkében említett, annak biztosítását célzó szankciók végrehajtásához szükséges intézkedéseket, hogy a gyártók tiszteletben tartsák a keretirányelvnek a gyártásmegfeleléssel és a megfeleléségi nyilatkozat megadásával kapcsolatos 5. és 18. cikkét.

109 A keresetet az ezt meghaladó részében el kell utasítani.

## **A költségekről**

110 A Bíróság eljárási szabályzata 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

- 111 A jelen ügyben a Bizottság, illetve a Németországi Szövetségi Köztársaság kérte, hogy a Bíróság a másik felet kötelezze a költségek viselésére.
- 112 Az említett rendelet 138. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy ha az ügy körülményei alapján indokoltnak látszik, a Bíróság határozhat úgy, hogy a fél saját költségein felül viseli a másik fél költségeinek egy részét is. E rendelkezés alapján a jelen ügyben úgy kell határozni, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság maga viseli saját költségeit, valamint a Bizottság költségeinek felét.
- 113 A Bíróság a Bizottságot kötelezi a saját költségei felének viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

**1) A Németországi Szövetségi Köztársaság nem teljesítette a következőkből eredő kötelezettségeit:**

- a gépjárművek légkondicionáló rendszereiből eredő kibocsátásokról és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2006. május 17-i 2006/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 2010. április 16-i 371/2010/EU bizottsági rendelettel módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek [helyesen: összetevőinek] és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) 12. és 30. cikke, mivel az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg a Daimler AG által 2013. január 1. és június 26. között forgalmazott, a 246., a 176. és a 117. típusba tartozó 133 713 jármű típusjóváhagyásuknak való megfelelésének helyreállításához szükséges intézkedéseket, amennyiben azokat nem az e jóváhagyott típusok tekintetében bejelentett R1234yf hűtőközeggel, hanem egy olyan hűtőközeggel látták el, amelynek globális felmelegedési potenciálja – a 2006/40 irányelv 5. cikkének (4) bekezdésében előírt felső határ megsértésével – meghaladta a 150-et, továbbá
- a 2006/40 irányelv, valamint a 371/2010 rendelettel módosított 2007/46 irányelv 46., 5. és 18. cikkének együttesen értelmezett rendelkezései, mivel az indokolással ellátott véleményben előírt határidőn belül nem tette meg az ezen utóbbi 46. cikkében említett, annak biztosítását célzó szankciók végrehajtásához szükséges intézkedéseket, hogy a gyártók tiszteletben tartásuk a keretirányelvnek a gyártásmegfeleléssel és a megfelelési nyilatkozat megadásával kapcsolatos 5. és 18. cikkét.

**2) A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**

**3) A Németországi Szövetségi Köztársaság maga viseli saját költségeit, valamint az Európai Bizottság költségeinek felét.**

**4) Az Európai Bizottság viseli a saját költségeinek felét.**

Aláírások