



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
PAOLO MENGOLZI IŠVADA,
pateikta 2018 m. balandžio 11 d.¹

Byla C-668/16

**Europos Komisija
prieš**

Vokietijos Federacinę Respubliką

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas – Direktyva 2007/46/EB – Nacionalinių institucijų atsakomybė – Priemonės, susijusios su transporto priemonių atitiktimi techniniams reikalavimams – Neatitiktis ir pavojaus saugumui suderinimas – Gamintojo pareigos – Sankcijos – Direktyva 2006/40/EB – Iš motorinių transporto priemonių oro kondicionavimo sistemų išmetamų teršalų ribinės vertės – Vengimas taikyti direktyvą“

1. Europos Komisija, vadovaudamasi SESV 258 straipsnio antra pastraipa, pateikė Teisingumo Teisme ieškinį, kuriuo siekiama pripažinti, kad Vokietijos Federacinė Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal tam tikras konkrečias nuostatas dėl suderintos transporto priemonių patvirtinimo sistemos, ypač pagal 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB, nustatančios motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus² (toliau – Pagrindų direktyva), 12, 30 ir 46 straipsnius. Be to, Komisija tvirtina, kad Vokietijos Federacinė Respublika elgėsi taip, kad išvengtų 2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/40/EB dėl dujų, išmetamų iš motorinių transporto priemonių oro kondicionavimo sistemų, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 70/156/EEB³ (toliau – Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų), taikymo.

2. Šioje byloje Teisingumo Teismo prašoma priimti sprendimą dėl valstybėms narėms suteiktos diskrecijos, pasinaudojant Pagrindų direktyvoje nustatyta transporto priemonių atitikties *ex post* kontrolės sistema, dėl sankcijų, kurias valstybės narės turi taikyti savo pareigų neįvykdžiusiam gamintojui, ir dėl Pagrindų direktyvoje nustatytos sąvokos „transporto priemonės tipas“ apimties.

¹ Originalo kalba: italų.

² OL L 263, 2007, p. 1. Ankstesniuose sprendimuose vertindamas ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo pagrįstumą Teisingumo Teismas yra išaiškinęs tiksliai Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 3 dalį. Žr. 2014 m. kovo 20 d. Sprendimą *Komisija / Lenkija* (C-639/11, EU:C:2014:173) ir 2014 m. kovo 20 d. Sprendimą *Komisija / Lietuva* (C-61/12, EU:C:2014:172).

³ OL L 161, 2006, p. 15,

I. Taikoma teisė

A. Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų

3. Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų 5 straipsnio 4 dalyje nurodyta: „Nuo 2011 m. sausio 1 d. valstybės narės nebesuteikia EB tipo patvirtinimo arba nacionalinio tipo patvirtinimo transporto priemonių tipui su oro kondicionavimo sistema, kurioje pagal paskirtį turi būti fluorintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kurių sukeliama globalinio šiltojo [visuotinio atšilimo] potencialas viršija 150“.

B. Pagrindų direktyva

4. Pagrindų direktyvos 3 konstatuojamojoje dalyje nustatyta: „Sistemoms, sudėtinėms dalims, atskiriems techniniams mazgams ir transporto priemonėms taikomi techniniai reikalavimai turėtų būti suderinti bei nurodyti norminiuose aktuose. Šiais norminiais aktais pirmiausia turėtų būti siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą, sveikatos apsaugą, aplinkos apsaugą, energijos vartojimo efektyvumą ir užkirsti kelią neteisėtam naudojimui“. Pagrindų direktyvos 14 konstatuojamosios dalies pirmame sakinyje taip pat įtvirtinta: „Teisės aktų dėl transporto priemonių patvirtinimo pagrindinis tikslas yra užtikrinti, kad į rinką pateiktos naujos transporto priemonės, sudėtinės dalys ir atskiri techniniai mazgai būtų saugūs ir tausotų aplinką“. Šios direktyvos 17 konstatuojamoji dalis suformuluota taip: „Šią direktyvą sudaro konkretūs saugos reikalavimai, kaip apibrėžta 2001 m. gruodžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/95/EB dėl bendros gaminių saugos (toliau — Direktyva 2001/95), kurioje nustatyti konkretūs vartotojų sveikatos ir saugos apsaugos reikalavimai, 1 straipsnio 2 dalyje [1 straipsnio 2 dalyje, kurioje nustatyti konkretūs vartotojų sveikatos ir saugos apsaugos reikalavimai]. Todėl svarbu nustatyti nuostatas siekiant užtikrinti, kad transporto priemonei keliant rimtą pavojų vartotojams dėl šios direktyvos ar IV priede pateiktų norminių aktų taikymo, gamintojas imtųsi veiksmingų apsaugos priemonių, įskaitant transporto priemonių susigrąžinimą <...>“.

5. 3 straipsnio 17 punkte sąvoka „transporto priemonės tipas“ apibrėžta taip: „konkrečios kategorijos transporto priemonės, kurios nesiskiria bent pagrindinėmis savybėmis, nurodytomis II priedo B skirsnyje; transporto priemonės tipas gali turėti II priedo B skirsnyje pateiktus variantus ir versijas“.

6. 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta: „Valstybės narės užtikrina, kad gamintojai, kurie kreipiasi dėl patvirtinimo, atitinka šia direktyva nustatytus jų įsipareigojimus [laikosi šioje direktyvoje jiems nustatytų pareigų]“, o toliau, atitinkamai 2 ir 3 dalyse, nurodyta, kad „valstybės narės patvirtina tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sistemas, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus“ ir kad „valstybės narės registruoja arba leidžia parduoti ar pradėti eksploatuoti tik šios direktyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones, sudėtines dalis ir atskirus techninius mazgus“.

7. 6 straipsnio 6 dalies nuostatose dėl procedūrų, kurių turi būti laikomasi suteikiant EB tipo patvirtinimą, nustatyta: „Gamintojas pateikia paraišką įgaliotajai institucijai. Konkrečiam transporto priemonės tipui gali būti pateikta tik viena paraiška ir tik vienoje valstybėje narėje. Kiekvienam siekiamam patvirtinti tipui teikiama atskira paraiška“.

8. 12 straipsnio, kuriuo reglamentuojama gamybos organizavimo atitiktis, 1 dalyje nustatyta, kad: „EB tipo patvirtinimą suteikianti valstybė narė imasi X priede nurodytų būtinų priemonių patikrinti, ar išdavus patvirtinimą buvo imtasi reikiamų priemonių, užtikrinančių, kad gaminamos transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys ar atskiri techniniai mazgai, atitinkamai, atitiktų patvirtintą tipą“. To paties straipsnio 3 dalyje nurodyta: „Jei EB tipo patvirtinimą suteikusi valstybė narė nustato, kad

1 dalyje nurodytos sąlygos netaikomos, kad nuo šių sąlygų ar sutartų kontrolės planų labai nukrypstama arba jas nustota taikyti, net jei gamyba ir nėra nutraukta, ta valstybė narė imasi būtinų priemonių, įskaitant tipo patvirtinimo paskelbimą netekusiu galios, siek[damą] užtikrinti, kad tinkamai laikomasi gamybos tvarkos“.

9. 17 straipsnio 1 dalyje nurodyta: „EB tipo patvirtinimas transporto priemonei nustoja galioti bet kuriuo iš šių atvejų:

<...>

b) visam laikui savanoriškai sustabdoma patvirtintos transporto priemonės gamyba;

<...>“

10. 29 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje įtvirtinta: „Jeigu valstybė narė nustato, kad naujos transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys arba atskiri techniniai mazgai, nors ir atitinkantys taikomus reikalavimus arba tinkamai pažymėti, kelia rimtą pavojų kelių eismo saugumui arba labai kenkia aplinkai ar visuomenės sveikatai, ta valstybė narė gali ne ilgesniam kaip šešių mėnesių laikotarpiui atsisakyti užregistruoti tokias transporto priemones arba uždrausti parduoti ar pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones, sudėtinės dalis ar atskirus techninius mazgus savo teritorijoje“.

11. 30 straipsnio 1 dalyje nustatyta: „Jeigu EB tipo patvirtinimą suteikusiaji valstybė narė nustato, kad atitikties liudijimą turinčios arba atitikties ženklą pažymėtos naujos transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys ar atskiri techniniai mazgai neatitinka jos suteikto tipo, ji imasi reikiamų priemonių, įskaitant, jei reikia, tipo patvirtinimo paskelbimą netekusiu galios, užtikrinti, kad transporto priemonių, sistemų, sudėtinųjų dalių ar atskirų techninių mazgų gamyba atitiktų patvirtintojo tipo reikalavimus. Tos valstybės įgaliotoji institucija praneša kitų valstybių narių įgaliotosioms institucijoms apie priemones, kurių buvo imtasi“.

12. 32 straipsnyje nustatyta:

„1. Jeigu gamintojas, kuriam buvo suteiktas EB transporto priemonės tipo patvirtinimas, taikydamas norminio akto ar Direktyvos 2001/95/EB nuostatas, yra priverstas atšaukti jau parduotas, užregistruotas ar pradėtas eksploatuoti transporto priemones dėl to, kad viena ar daugiau transporto priemonėse sumontuotų sistemų, sudėtinųjų dalių ar atskirų techninių mazgų – neatsižvelgiant į tai, ar jie pagal šią direktyvą buvo tinkamai patvirtinti – kelia rimtą pavojų kelių eismo saugumui, visuomenės sveikatai ar aplinkos apsaugai, jis nedelsdamas apie tai praneša transporto priemonės patvirtinimą suteikusiai įgaliotajai institucijai.

2. Gamintojas įgaliotajai institucijai pasiūlo atitinkamas priemones, kad būtų neutralizuotas 1 dalyje nurodytas pavojus. Įgaliotoji institucija apie siūlomas priemones nedelsdama praneša kitų valstybių narių institucijoms.

<...>“

13. 46 straipsnis suformuluotas taip: „Valstybės narės nustato sankcijas, taikomas už šios direktyvos nuostatų, ypač 31 straipsnyje nustatyto arba iš jo kylančio draudimo, ir IV priedo I dalyje išvardytų norminių aktų nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių joms įgyvendinti. Šios nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės apie šias nuostatas praneša Komisijai ne vėliau kaip 2009 m. balandžio 29 d. ir kuo greičiau – apie jų tolesnius pakeitimus“.

C. Vokietijos teisė

14. 2011 m. vasario 3 d. *EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung* (EB transporto priemonių patvirtinimo taisyklės, toliau – EG-FGV), paskutinį kartą iš dalies pakeistų 2012 m. spalio 19 d. taisyklių 4 straipsniu, 7 straipsnyje nustatyta: „EB tipo patvirtinimas nustoja galioti tada, kai norminiame akte nustatyti nauji reikalavimai tampa privalomi registruojant, parduodant ar pradedant eksploatuoti naujas transporto priemones, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnio 1 dalyje, ir tipo patvirtinimo atnaujinti neįmanoma. Jis taip pat netenka galios, kai galutinai nutraukiama patvirtinto tipo transporto priemonių gamyba. Apie gamybos nutraukimą gamintojas turi pranešti *Kraftfahrt-Bundesamt* (Motorinių transporto priemonių federalinė tarnyba, toliau – KBA)“.

15. EG-FGV 25 straipsnyje nustatyta:

„(1) Jeigu KBA nustato, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalys ar atskiri techniniai mazgai neatitinka patvirtinto tipo, ji imasi būtinų priemonių pagal Direktyvas 2007/46/EB, 2002/24/EB ir 2003/37/EB, taikytinas atsižvelgiant į tipą, kad užtikrintų gaminių atitiktį patvirtinto tipo reikalavimams.

(2) Siekdama pašalinti trūkumus ir užtikrinti jau įregistruotų transporto priemonių, sudėtinių dalių arba techninių mazgų atitiktį, KBA gali *a posteriori* priimti papildomas nuostatas.

(3) KBA gali visiškai arba iš dalies panaikinti arba atšaukti tipo patvirtinimą, jeigu nustatoma, kad:

1. Transporto priemonės, dėl kurių išduotas atitikties liudijimas, arba sudėtinės dalys ar techniniai mazgai, kurie atitinka nurodyto tipo žymėjimą, neatitinka patvirtinto tipo;

2. Transporto priemonės, dėl kurių išduotas atitikties liudijimas, arba sudėtinės dalys ar techniniai mazgai kelia didelį pavojų kelių eismo saugumui, visuomenės sveikatai ir aplinkai;

3. Gamintojas neturi veiksmingos sistemos, skirtos gamybos atitikčiai stebėti, arba jos nenaudoja nurodytu būdu

arba

4. Patvirtinimo turėtojas nevykdo su tuo patvirtinimu susijusių pareigų.“

II. Faktinės aplinkybės ir ikiteisminė procedūra

16. Nuo 2006 m. liepos mėn. įsigaliojusioje Direktyvoje dėl oro kondicionavimo sistemų nustatyta, kad visų tipų transporto priemonės, kurių tipas patvirtintas po 2011 m. sausio 1 d., oro kondicionavimo sistemos turėtų būti užpildomos aušalu, kurio visuotinio atšilimo potencialas yra ne didesnis kaip 150. Tačiau konkretaus aušalo joje nėra nurodyta.

17. Atsižvelgdami į tai Europos transporto priemonių gamintojai, 2009 m. vykstant tarptautinio standartizavimo procesui, susitarė naudoti aušinimo skystį, paženklintą nuoroda R1234yf (toliau – aušalas R1234yf). Kadangi 2012 m. cunamis sunaikino Fukušimoje buvusias minėto aušinimo skysčio gamyklas ir jo tiekimas nutrūko, tapo sudėtinga taikyti Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų reikalavimus. Reaguodama į tai Komisija, atsakydama į nacionalinių institucijų prašymus pateikti išsamesnę informaciją šiuo klausimu, priėmė komunikatą, juo informavo valstybes nares, kad nepradės jokios pažeidimo nagrinėjimo procedūros dėl transporto priemonių neatitikties direktyvai bent jau tol, kol aušalas R1234yf vėl bus tiekiamas, kartu nurodydama, kad tokia situacija bet kuriuo atveju nesitęs

ilgiau kaip iki 2012 m. gruodžio 31 d.⁴. Tai reiškė, kad po tos datos gamintojai nebegalėjo naudoti aušinimo skysčio, kurį naudojo iki tol, t. y. paženklinto numeriu R134a (toliau – aušalas R134a), kurio visuotinio atšilimo potencialas gerokai viršija Direktyvoje dėl oro kondicionavimo sistemų nustatytą ribą⁵.

18. 2013 m. sausio mėn. pradžioje aušalo R1234yf tiekimo sąlygos buvo normalizuotos.

19. 2011 m. kovo 3 d., 2011 m. birželio 8 d. ir 2012 m. spalio 18 d. KBA, kaip kompetentinga Vokietijos transporto priemonių tipo patvirtinimo institucija, bendrovės *Daimler AG* (toliau – *Daimler*) prašymu patvirtino naujus transporto priemonių tipus: 246, 176 ir 117. Kadangi šių tipų patvirtinimas laiko atžvilgiu pateko į Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų taikymo sritį, jeigu tų tipų transporto priemonėse nebuvo naudojamas tos direktyvos reikalavimus atitinkantis aušalas (R1234yf), jie negalėjo būti patvirtinti.

20. Vėliau *Daimler* išreiškė abejones dėl aušalo R1234yf naudojimo 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonėse saugumo kartu su ketinimu nuo 2013 m. sausio mėn. vietoj aušalo R1234yf naudoti aušalą R134a. 2012 m. rudenį ta bendrovė atšaukė apie 700 tų tipų transporto priemonių ir aušalą R1234yf pakeitė aušalu R134a.

21. 2012 m. lapkričio mėn., šiek tiek anksčiau, nei buvo priimtas Komisijos sprendimas dėl moratoriumo, Vokietijos institucijos paprašė Komisijos, kad Direktyvos reikalavimų dėl oro kondicionavimo sistemų netaikymo laikotarpis būtų pratęstas šešiais mėnesiais, nes reikėjo iš naujo patikrinti, ar vienintelis direktyvą atitinkantis rinkai tiekiamas aušalas yra saugus.

22. Taigi Komisija paragino visas valstybes nares pateikti informacijos apie tai, kaip jų teritorijoje laikomas Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų. Tenkindamos šį prašymą Vokietijos institucijos patvirtino, kad patvirtinto tipo neatitinkančias transporto priemones gamino ir pardavė tikrai vienas gamintojas (*Daimler*), kuriam tipo patvirtinimai buvo suteikti Vokietijoje.

23. 2013 m. sausio–birželio mėn. *Daimler* pardavė 133 713 vnt. 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių, kuriose buvo naudojamas aušalas R134a, nors tie tipai buvo patvirtinti po 2011 m. sausio 1 d., todėl juose buvo privaloma naudoti Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų atitinkantį aušalą.

24. 2013 m. sausio 3 d. KBA paprašė *Daimler* per 15 dienų nurodyti, kokių priemonių ėmėsi, kad jos gaminiai vėl atitiktų tą direktyvą. 2013 m. sausio 15 d. atsakydama į tą prašymą *Daimler* pateikė veiksmų planą, juo buvo siekiama iki 2013 m. birželio 15 d. rasti techninį sprendimą su aušalo R1234yf naudojimu jos gaminamose transporto priemonėse susijusioms saugos problemoms išspręsti. 2013 m. kovo 4 d. KBA nurodė *Daimler* imtis tinkamų priemonių siekiant atkurti 246, 117 ir 176 tipų gamybos atitiktį Direktyvai dėl oro kondicionavimo sistemų. Tuo atveju, jeigu *Daimler* to nepadarytų, KBA grasino nuo 2013 m. birželio 30 d. atšaukti tipo patvirtinimą. 2013 m. birželio 26 d. *Daimler* pranešė KBA, kad galutinai atsisako 246, 176 ir 117 tipų gamybos, nes jai nepavyko rasti techninio sprendimo minėtoms saugos problemoms išspręsti.

25. Vėliau, nuo 2013 m. sausio 1 d. iki 2013 m. birželio 26 d., KBA kelis kartus paragino *Daimler* atkurti rinkai pateiktų 133 713 transporto priemonių atitiktį. 2015 m. pabaigoje *Daimler* pranešė KBA, kad rado reikalingus techninius sprendimus. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad iki šiol nėra atkurta minėtų transporto priemonių atitiktis Direktyvai dėl oro kondicionavimo sistemų ir neatšauktas jų tipo patvirtinimas.

⁴ *Communication de la Commission „Rupture d’approvisionnement d’un élément essentiel dans les systèmes de climatisation mobiles et son incidence sur l’application de la directive 2006/40/CE dans l’industrie automobile“ C(2012) 2200 final* (Komisijos komunikatas „Svarbiausio mobiliųjų oro kondicionavimo sistemų elemento stygius ir jo poveikis Direktyvos 2006/40/EB taikymui automobilių pramonėje“ C(2012) 2200 final).

⁵ Iš bylos medžiagos matyti, kad aušalo visuotinio atšilimo potencialas beveik siekia 3 000, o direktyvoje nustatyta riba lygi 150.

26. 2013 m. gegužės 17 d. KBA priėmė *Daimler* paraišką dėl patvirtinto transporto priemonių (varomų suslėgtomis gamtinėmis dujomis) tipo 245G pratęsimo įtraukiant naujus suslėgtomis gamtinėmis dujomis varomus B klasės variantus. Kadangi tipas 245G pirmą kartą buvo patvirtintas 2008 m., nebuvo privaloma šio tipo transporto priemonėse naudoti su Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų suderinamo aušalo. Apie tipo patvirtinimo pratęsimą Komisijai buvo pranešta 2013 m. gegužės 22 d. raštu. Vėliau, 2013 m. birželio 3 d., KBA tenkino dar vieną paraišką dėl to paties patvirtinto tipo pratęsimo, *Daimler* pateiktą dėl tam tikrų naujosios B, A ir CLA klasių modelių.

27. Komisijos teigimu, minėtos paraiškos dėl tipo patvirtinimo pratęsimo iš tikrųjų buvo susijusios su transporto priemonių tipais 246, 176 ir 117, kurių gamybą *Daimler* tvirtino savanoriškai nutraukusi. Komisijos nuomone, KBA leidus išplėsti tipo 245G patvirtinimą, *Daimler* įgijo galimybę toliau gaminti ir parduoti minėtų tipų transporto priemones, nenustatant jos pareigos šių tipų transporto priemonėse naudoti Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų nuostatas atitinkantį aušalą.

28. 2013 m. birželio 10 d. Komisija nusiuntė Vokietijos Federacinei Respublikai prašymą pateikti paaiškinimą, o 2014 m. sausio 27 d. – oficialų pranešimą. Pranešime Vokietijos institucijoms priekaištauta dėl to, kad jos leido 2013 m. sausio–birželio mėn. pagaminti ir parduoti 133 713 transporto priemonių, neatitinkančių atitinkamo tipo patvirtinimo reikalavimų, neskyrė sankcijų atitinkamam gamintojui ir vengė taikyti Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų.

29. Vokietijos Federacinė Respublika į šį oficialų pranešimą atsakė 2014 m. kovo 26 d. Dėl transporto priemonių neatitikties jų tipo patvirtinimo reikalavimams ji nurodė, kad kompetentingos nacionalinės institucijos turi diskreciją pagal Pagrindų direktyvą, taip pat teigė, kad negalėjo imtis konkrečių priemonių dėl to, kad privalėjo laikytis proporcingumo principo. Be to, Vokietijos Federacinė Respublika paaiškino, kad iš *Daimler* pateiktų įrodymų galima daryti prielaidą, jog naudojant aušalą R1234yf galėjo kilti pavojus saugumui. Tačiau, jos nuomone, transporto priemonių tipų 246, 176 ir 117 neatitiktis turėjo nedidelį poveikį Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų siekiamam klimato apsaugos tikslui. Dėl tariamo minėtos direktyvos taikymo vengimo Vokietijos Federacinė Respublika nurodė, kad KBA turėjo tenkinti paraiškas dėl tipo 245G patvirtinimo pratęsimo, remdamasi tuo, kad, kartą nustačiusi, jog Pagrindų direktyvoje nustatytos sąlygos buvo įvykdytos, ši institucija neturėjo jokios diskrecijos pasielgti kitaip. Be to, reikėjo laikyti, kad 246, 176 ir 117 tipų patvirtinimai nustojo galioti, kai *Daimler* nutraukė tų tipų transporto priemonių gamybą.

30. 2014 m. rugsėjo 25 d. Komisija nusiuntė Vokietijos Federacinei Respublikai pagrįstą nuomonę, joje patvirtino oficialiame pranešime nurodytus kaltinimus.

31. Vokietijos Federacinė Respublika atsakė 2014 m. lapkričio 25 d. raštu, jame iš esmės pakartojo argumentus, išdėstyti atsakant į oficialų pranešimą.

III. Procesas Teisingumo Teisme ir šalių reikalavimai

32. 2016 m. gruodžio 22 d. Komisija pateikė šį ieškinį. Vokietijos Federacinė Respublika 2017 m. kovo 15 d. pateikė atsiliepimą į ieškinį. Šalys pateikė dubliką ir tripliką (atitinkamai 2017 m. balandžio 26 d. ir 2017 m. birželio 12 d.).

33. 2018 m. sausio 11 d. įvyko teismo posėdis, per jį Komisija ir Vokietijos vyriausybė pateikė žodines pastabas ir atsakė į Teisingumo Teismo klausimus.

34. Komisija Teisingumo Teismo prašo pripažinti, kad Vokietijos Federacinė Respublika tris kartus pažeidė įsipareigojimus pagal Pagrindų direktyvą ir Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų: i) nesiimdama priemonių, būtinų siekiant atkurti 246, 176 ir 117 transporto priemonių atitiktį patvirtintiems tipams (Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsniai); ii) nesiimdama būtinų priemonių taikyti sankcijas (Pagrindų direktyvos 46, 5 ir 18 straipsniai); iii) tenkindama 2013 m. gegužės 17 d.

Daimler paraišką dėl transporto priemonių 245G tipo patvirtinimo pratęsimo įtraukiant transporto priemones, kurioms jau buvo suteiktas kitas tipo patvirtinimas ir galiojo nauji Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų reikalavimai, ir taip, Komisijos nuomone, buvo vengta taikyti šią direktyvą. Vokietijos Federacinė Respublika prašo Teisingumo Teismo atmesti Komisijos ieškinį.

IV. Teisinis vertinimas

A. Dėl Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsnių pažeidimo

1. Šalių argumentai

35. Savo ieškinyje Komisija visų pirma primena, kad kartu aiškinant Pagrindų direktyvos 4 straipsnio 2 dalį ir IV priedą bei Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų 5 straipsnio 4 dalį, nagrinėjamu atveju 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių EB tipo patvirtinimas galėjo būti suteiktas tik tuo atveju, jei oro kondicionavimo sistemose naudojamo aušalo visuotinio atšilimo potencialas būtų buvęs ne didesnis kaip 150. Todėl nuo tada, kai prie tų tipų priskirtų transporto priemonių gamyboje buvo pradėtas naudoti aušalas, kurio visuotinio atšilimo potencialas didesnis, pagamintos naujos transporto priemonės – kurių, Komisijos vertinimu, nuo 2013 m. sausio 1 d. iki ieškinio pareiškimo buvo pagaminta 800 000 vienetų⁶ – nebeatitiko patvirtinto tipo. Tokiomis aplinkybėmis KBA, Komisijos nuomone, privalėjo užtikrinti, kad gamyba ir naujai pagamintos transporto priemonės vėl atitiktų reikalavimus. Ši institucija turėjo visų pirma užtikrinti, kad gamyboje naudojamo aušalo visuotinio atšilimo potencialas neviršytų 150, ir, antra, kad 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonės, gamintos ir parduotos naudojant neleistiną aušalą, turėtų aušalą, kuris atitiktų patvirtintam jų tipui keliamus reikalavimus. Tačiau, nors buvo informuota apie tokią neatitiktį, KBA nesiėmė priemonių, būtinų jai panaikinti, ir toks elgesys, pasak Komisijos, pažeidė Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsnius⁷. Komisija visų pirma pabrėžia, kad KBA ne tik neatšaukė suteikto tipo patvirtinimo, bet ir nepasinaudojo viena iš galimų alternatyvų, pavyzdžiui, susigrąžinti ir sutaisyti atitinkamas transporto priemones. Aišku, kad KBA išsiųstas grąsinimas atšaukti tipo patvirtinimą nebuvo tinkama priemonė pagal Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsnius.

36. Atsakydama į Vokietijos argumentus, kad KBA negalėjo imtis veiksmingesnių priemonių, atsižvelgdama į abejones dėl aušalo R1234yf panaudojimo 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonėse, Komisija pažymi, kad Pagrindų direktyvoje neįvardyti atvejai, dėl kurių galėtų būti daroma išimtis ar kuriais remdamosi valstybės narės galėtų nukrypti nuo suderintų techninių reikalavimų, jei kiltų abejonių dėl jų tinkamumo. Atvirkščiai, šioje direktyvoje nustatyta valstybių narių nesąlygiška pareiga užtikrinti, kad būtų laikomasi visų su saugumu ir aplinkos apsauga susijusių techninių reikalavimų. Išimtis numatyta tik Pagrindų direktyvos 29 straipsnyje nurodytu atveju.

37. Atsiliepime į ieškinį Vokietijos Federacinė Respublika visų pirma ginčija Pagrindų direktyvos 12 straipsnio pažeidimą. Pagal jos pateiktą išaiškinimą, toje nuostatoje nurodytas patikrinimas susijęs ne su pačių transporto priemonių atitiktimi patvirtintam tipui, o tiesiog su priemonių, kuriomis apskritai galima tinkamai užtikrinti tą atitiktį, buvimu. Jeigu būtų daroma prielaida, kad Vokietijos Federacinė Respublika privalėjo tikrinti tik tai, ar *Daimler* vykdo gamybos kokybės kontrolę, pati atsakovė mano, kad nėra jokių įrodymų kad tokia kontrolė buvo netinkama, ir atmeta teiginį, kad kokybės kontrolės sistemos tikrinimo reikalavimų pažeidimas būtų savaiminė neatitikties pasekmė.

⁶ Šis įvertis grindžiamas parduotu 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių skaičiumi. Skirtumas, palyginti su ankstesniu 133 713 transporto priemonių skaičiaus įverčiu, susidarė įtraukus transporto priemones, kurios buvo pagamintos ir parduotos po 2013 m. birželio 26 d.

⁷ Beje, Komisijos nuomone, neatitiktis dar tebėra aktuali. 246, 176 ir 117 tipų patvirtinimo galiojimas iš tikrųjų nenustojo galioti 2013 m. birželio 26 d., nes po tos dienos *Daimler* pagamintos transporto priemonės atitiko minėtus tipus, nors dėl jų tipo patvirtinimas buvo išplėstas įtraukiant tipą 245G.

38. Pagal tą patį principą Vokietijos Federacinė Respublika ginčija kaltinimą, kad buvo pažeistas Pagrindų direktyvos 30 straipsnis. Jos argumentai grindžiami nuostata, kad ta teisės norma suteikta aiški diskrecija valstybių narių kompetentingoms institucijoms. Todėl neatitiktis atveju tokios institucijos turėtų ne nedelsdamos atšaukti tipo patvirtinimą, o reaguoti laipsniškai („imtis būtinų priemonių“), ir tik kraštutiniu atveju („be kita ko, kai būtina“) atšaukti patvirtinimą. Apibendrinant, Vokietijos Federacinės Respublikos teigimu, 30 straipsnyje nustatytas reikalavimas, kad kompetentingos institucijos veiksmai atitiktų proporcingumo principą. Dėl šios priežasties KBA veiksmai nėra kritikuotini, nes ji paprašė, kad *Daimler* pateiktų veiksmų planą su pasiūlymais, kaip išspręsti problemą, o patvirtinimą atšaukti grasino tik tuo atveju, jei tai nebūtų buvę padaryta per nustatytą terminą. Reikalauti atšaukti patvirtinimą nebuvo galima ir dėl to, kad prieš pasibaigiant tam terminui *Daimler* nutraukė atitinkamų transporto priemonių gamybą.

39. Be to, atsakydama į Komisijos kritiką, kad KBA iš pradžių ėmėsi tirti dėl aušalo R1234yf naudojimo kylantį pavojų, Vokietijos Federacinė Respublika pabrėžia, kad tuo metu KBA negalėjo atmesti galimybės, kad kilo rimtas pavojus saugumui, kaip tai suprantama pagal Direktyvą 2001/95. Tuo klausimu atsakovė pažymi, kad Pagrindų direktyvoje nenustatyta, kas turėtų būti daroma su reikalavimų neatitinkančiomis transporto priemonėmis, pagamintomis ir pateiktomis rinkai iki tipo patvirtinimo atšaukimo. Negalima remtis net 32 straipsniu, kuriame, be kita ko, numatytas transporto priemonių sugrąžinimas, nes jis taikomas tik transporto priemonėms, kurios „kelia rimtą pavojų kelių eismo saugumui, visuomenės sveikatai ir aplinkos apsaugai“. Nagrinėjamos aplinkybėmis, kaip tvirtina Vokietijos Federacinė Respublika, 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių neatitiktis iš tikrųjų nekėlė didesnio pavojaus kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai ir turėjo tik nedidelį ir neįvertinamą poveikį aplinkai.

40. Be to, Vokietijos Federacinės Respublikos nuomone, KBA, atsižvelgdama į turėtą informaciją, veikė neviršydamą savo diskrecijos ir, visapusiškai laikydamasi proporcingumo principo, derino neatitiktis ir pavojaus saugumui poveikį. Iš tikrųjų KBA išnagrinėjo potencialiai pavojingą situaciją ir atliko bandymus, kurių rezultatai, nors ir neparodė, kad reikia imtis priemonių nedelsiant dėl didelio pavojaus, kaip jis suprantamas pagal Direktyvą 2001/95, bet iš jų matyti užsidegimo ir vandenilio fluorida poveikio galimybė. Vėliau, kai *Daimler* paskelbė, kad nuo 2015 m. spalio 20 d. savo gaminamose transporto priemonėse pradės naudoti aušalą R1234yf, KBA raštu pateikė tai bendrovei kelis klausimus dėl saugumo priemonių, kurias taikant jis galėtų būti naudojamas. Patenkinta gautais atsakymais, 2015 m. gruodžio mėn. KBA paklausė, ar tos priemonės gali būti taikomos ir į rinką jau pateiktoms 133 713 transporto priemonių, siekiant atkurti jų atitiktį patvirtintam tipui. Atsižvelgusi į *Daimler* atsakymus, kuriuose buvo minimos aušalo šalinimo problemos ir didelė rizika, kylanti dėl poreikio iš dalies pakeisti užtikrinant saugumą svarbias sudėtines dalis, KBA vienai techninei tarnybai pavedė įvertinti pakeitimų galimybę. KBA buvo informuota, kad tikslus vertinimas neįmanomas be išsamios kontrolės procedūros, todėl 2016 m. liepos mėn. paprašė *Daimler* pateikti išsamią informaciją apie vertinimo metodą ir rizikos, kuri kiltų atliekant atitinkamus transporto priemonių pakeitimus autoservisuose, analizę. 2016 m. rugsėjo mėn. įmonės *Daimler* pateiktų tyrimo duomenų techninis vertinimas dar neužbaigtas. Užbaigus vertinimą, jeigu jo rezultatas būtų neigiamas, KBA būtų parengusi oficialų raštą *Daimler*, kuriuo skatintų atkurti atitiktį.

41. Dublike Komisija visų pirma teigia, kad Pagrindų direktyvos 12 straipsnyje ne paprasčiausiai reikalaujama imtis tinkamų priemonių galimiems gamybos neatitiktis atvejams nustatyti, bet siekiama išsaugoti gaminių atitiktį, užtikrinant tinkamų priemonių taikymą, jeigu tokia neatitiktis būtų iš tikrųjų nustatyta. Dėl Pagrindų direktyvos 30 straipsnio Komisija teigia, kad atsakovės argumentais, kurie grindžiami proporcingumo sumetimais, negalima pagrįsti to, kad pastaroji vis dar nesiėmė būtinų priemonių, kad priverstų *Daimler* atkurti gaminių atitiktį. Konkrečiau kalbant, aplinkybė, kad Vokietijos Federacinė Respublika dar neįpareigojo atkurti atitiktis, o tik apsvarstė tokią galimybę, reiškia, kad Pagrindų direktyva suteiktos diskrecijos ribos buvo peržengtos.

42. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad tais atvejais, kai imamas reikiamų priemonių reikalavimų atitikčiai atkurti, pagal Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsnius valstybėms narėms nesuteikiama jokios diskrecijos dėl suderintų techninių reikalavimų laikymosi. Atsižvelgiant į tai, neatitikties poveikio klimatui ir pavojaus saugumui, tariamai kylančio naudojant Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų atitinkantį aušalą, derinimas, Komisijos nuomone, prieštarauja minėtiems straipsniams.

43. Savo triplike Vokietijos Federacinė Respublika pakartojo, kad, pasirinkus „reikiamas priemones“, kurių reikalaujama pagal Pagrindų direktyvos 30 straipsnį, neatitikties atveju neišvengiamai reikia įvertinti visas bylos aplinkybes, įskaitant susijusias su žmonių sauga ir sveikata. Iš esmės KBA savo diskrecija naudojosi teisingai ir veikė tinkamai ir veiksmingai.

2. Vertinimas

44. Manau, kad nagrinėjant ieškinio pirmąjį pagrindą reikia pateikti trumpas įvadinės pastabas dėl Teisingumo Teismui pateikto nagrinėti ginčo teisinių aplinkybių, kurioms yra labai techninės.

a) Įvadinės pastabos

45. Šioje byloje aptariamai teisės aktai yra dalis Europos ekonominės bendrijos 7-ajame dešimtmetyje pradėto nacionalinės teisės nuostatų dėl techninių standartų ir motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo suderinimo proceso, kuriuo siekiama užtikrinti laisvą prekių judėjimą automobilių pramonės sektoriuje. Siekdamas šio tikslo ES teisės aktų leidėjas priėmė metodiką, pagal kurią visi transporto priemonių registravimui, pardavimui ir tiekimui į rinką taikomi techniniai standartai buvo įtraukti į Pagrindų direktyvą (iš pradžių tai buvo 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo⁸, kuri vėliau buvo pakeista šiuo metu galiojančia Pagrindų direktyva), papildytą keliais teisės aktais (toliau – „norminiai aktai“), išvardytais Pagrindų direktyvoje⁹.

46. Atitiktis suderintiems techniniams standartams užtikrinama Pagrindų direktyvoje numatytu dvigubu patikrinimu. Pirmasis patikrinimas atliekamas gamybos pradžioje (toliau – *ex ante* patikrinimas), o antrasis – jau pradėjus gamybą (toliau – *ex post* patikrinimas). *Ex ante* patikrinimas atliekamas su atitinkamos transporto priemonės prototipu; tai yra prototipo atitikties suderintiems techniniams standartams patikrinimas¹⁰. Jeigu tokio patikrinimo rezultatas būna teigiamas, valstybės narės suteikia tokio tipo transporto priemonei EB tipo patvirtinimą, kuriuo paskirtis užtikrinti gamintojui teisinį saugumą, kad visi patvirtintą tipą atitinkantys gaminiai gali būti teisėtai pateikiami rinkai. Kadangi atitiktis suderintiems techniniams standartams jau buvo įvertinta ir patvirtinta suteikiant tipo patvirtinimą, per *ex post* patikrinimą tikrinama gamybos ir pagamintų naujų transporto priemonių atitiktis patvirtintam atitinkamos transporto priemonės tipui.

47. Pirmasis Komisijos pateiktas ieškinio pagrindas šioje byloje yra susijęs tik su *ex post* patikrinimu. Konkrečiau kalbant, Komisija kaltina Vokietijos Federacinės Respubliką neveikimu susidūrus su situacija, kad įmonė *Daimler*, gavusi 246, 176 ir 117 tipų patvirtinimą, pagamino transporto priemones, kurios nevisiškai atitinka tiems tipams taikytinus suderintus techninius standartus, nes buvo pažeistos vieno norminio akto, būtent Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų, nuostatos.

⁸ OL L 42, 1970, p. 1.

⁹ Žr. Pagrindų direktyvos IV priede pateiktą išsamų sąrašą.

¹⁰ Toks patikrinimas numatytas Pagrindų direktyvos 4 straipsnyje.

Komisijos nuomone, KBA į tokį *Daimler* padarytą pažeidimą turėjo reaguoti pagal Pagrindų direktyvos 12 straipsnį – kad būtų atkurta atitinkamo gamintojo gamybos atitiktis patvirtintam tipui, ir pagal tos direktyvos 30 straipsnį – kad būtų atkurta jau pagamintų transporto priemonių atitiktis patvirtintam tipui.

48. Atsižvelgdamas į tai, kad Vokietijos Federacinė Respublika savo rašytinėse pastabose išdėstė kelis prieštaravimus dėl dviejų tariamai pažeistų nuostatų, manau, kad tikslinga nagrinėti ieškinio pirmąjį pagrindą dviem etapais.

b) Dėl gamybos atitikties neatkūrimo

49. Pagrindų direktyvos 12 straipsnyje (Gamybos organizavimo atitiktis), kurio turinys išsamiau išdėstytas jos X priede, valstybėms narėms nustatyta trejopa pareiga.

50. Šio straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad suteikdama tipo patvirtinimą valstybė narė turi imtis „būtinų priemonių“, siekdama nustatyti, ar paraišką pateikęs gamintojas ėmėsi reikiamų priemonių, kad užtikrintų gaminamos transporto priemonės atitiktį patvirtintam tipui. Kaip numatyta X priede, šias priemones sudaro kokybės valdymo sistemų įvertinimas („pradinis įvertinimas“) pagal Įvertinimo planavimo ir atlikimo gaires, pateiktas suderintame 1991 m. standarte ISO 10011¹¹, tipo patvirtinimo subjekto patikrinimas ir su produktu susijusi kontrolė („produkto atitikties priemonės“) pagal 2.2 punktą („igaliotoji institucija <...> turi patikrinti, ar parengtos nustatytus reikalavimus atitinkančios priemonės ir dokumentais pagrįsti kontrolės planai, dėl kurių su gamintoju turi būti susitarta suteikiant kiekvieną patvirtinimą, kad nustatytais intervalais būtų atlikti tie bandymai arba susiję patikrinimai, kurie yra būtini siekiant patikrinti, ar tebesilaikoma patvirtinto tipo reikalavimų“).

51. 12 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad, suteikus patvirtinimą, valstybės narės turi imtis būtinų priemonių, siekdamas patikrinti, kai tik gamyba bus pradėta, ar 1 dalyje nurodytos priemonės tebėra tinkamos ir ar transporto priemonės atitinka patvirtintą tipą.

52. Šio straipsnio 3 dalyje reglamentuojamas atvejis, kai šio straipsnio 1 dalyje nurodytos priemonės netaikomos, iš esmės skiriasi nuo sutartų priemonių arba jau nebetaikomos, nustatant, kad valstybės narės privalo imtis reikiamų priemonių, įskaitant tipo patvirtinimo paskelbimą netekusiu galios, siekiant užtikrinti, kad tinkamai laikomasi gamybos tvarkos.

53. Vokietijos Federacinės Respublikos atsiliepime į ieškinį išdėstyti argumentai yra susiję tik su 12 straipsnio 1 dalimi. Tuo klausimu atsakovė pažymi, kad valstybėms narėms nustatyta pareiga skiriasi nuo Komisijos ieškinyje aprašytos pareigos. Visų pirma valstybės narės ne privalo užtikrinti gaminamų transporto priemonių atitiktį, o tik patikrinti, ar imtasi priemonių, tinkamų gaminių atitiktčiai užtikrinti. Vokietijos Federacinės Respublikos nuomone, nagrinėjamu atveju jos negalima kaltinti, nes nėra jokių įrodymų, kad *Daimler* kokybės kontrolė sistema neveikė. Atvirkščiai, KBA nuo pat pradžių buvo informuota apie 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių neatitiktį dėl jose naudojamo R134a aušalo (vietoj aušalo R1234yf).

54. Neabejoju, kad 12 straipsnio 1 dalis, vertinama atskirai, gali būti aiškinama taip, kaip nurodė Vokietijos Federacinė Respublika. Tačiau negalima neatsižvelgti į tai, kad, kaip minėta, tai yra tik viena iš 12 straipsnyje apibrėžtos bendros gamybos organizavimo atitikties kontrolės sistemos sudėtinių dalių.

¹¹ Žr. X priedo 1 išnašą.

55. Išnagrinėjus visą nuostatą, aišku, kad iš valstybių narių reikalaujama ne paprasčiausiai imtis tinkamų priemonių *nustatyti* gaminių neatitikties reikalavimams atvejus¹², bet imtis būtinų priemonių atitiktčiai *atkurti*¹³.

56. Kaip Komisija paminėjo savo dublike, pagrindinis šio teiginio įrodymas yra 12 straipsnio 3 dalies tekstas. Kad valstybėms narėms kiltų toje dalyje nustatyta pareiga imtis „būtinų priemonių“, turi būti nustatytas nukrypimas nuo atitikties („jei <...> valstybė narė nustato, kad 1 dalyje nurodytos sąlygos netaikomos, kad nuo šių sąlygų ar sutartų kontrolės planų labai nukrypstama arba jas nustota taikyti“), o jos tikslas neabejotinai yra faktinis gamybos atitikties atkūrimas „siekiant užtikrinti, kad tinkamai laikomasi gamybos tvarkos“).

57. Atsižvelgiant į tai, nėra abejonių, kad nagrinėjamu atveju 12 straipsnis buvo pažeistas. Iš tikrųjų *Daimler* nuo 2013 m. sausio 1 d. netaikė tinkamų priemonių 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių gamybos atitiktčiai patvirtintam tipui užtikrinti, todėl KBA, kaip kompetentinga institucija, privalėjo imtis būtinų priemonių, kad atitiktis būtų atkurta.

58. Taigi, mano nuomone, ieškinio pirmojo pagrindo pirma dalis, susijusi su Vokietijos Federacinės Respublikos padarytu Pagrindų direktyvos 12 straipsnio pažeidimu, turi būti patenkinama.

c) Dėl jau pagamintų transporto priemonių atitikties neatkūrimo

59. Pagrindų direktyvos 30 straipsnyje (Transporto priemonės, sistemos, komponentai ar atskiri techniniai mazgai, neatitinkantys patvirtinto tipo) reglamentuojami atvejai, kai gamybos atitikties kontrolės sistema veikė netinkamai, todėl gamintojo pagamintos transporto priemonės neatitinka patvirtinto jų tipo. Šiame straipsnyje numatyta, kad tokiu atveju valstybė narė, kuri suteikė tipo patvirtinimą, turi imtis reikiamų priemonių, kad būtų atkurta atitiktis patvirtintam tipui, įskaitant tipo patvirtinimo paskelbimą netekusiu galios.

60. Pirmiausia priminsiu, kad klausimas dėl Pagrindų direktyvos 30 straipsnio pažeidimo nagrinėjamoje byloje susijęs su 133 713 transporto priemonių, priskirtų prie 246, 176 ir 117 tipų, kurias *Daimler* pagamino ir pateikė rinkai 2013 m. sausio 1 d.–birželio 26 d. (arba, pasak Komisijos, su maždaug 800 000 transporto priemonių, kurios buvo pagamintos ir pateiktos rinkai nuo 2013 m. sausio 1 d. iki ieškinio pateikimo datos), nepaisydama to, kad jos neatitiko patvirtinto tipo, nes jose buvo naudojamas aušalas R134a, o ne Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų atitinkantis aušalas (R1234yf). Tokių transporto priemonių neatitikties priežastis yra ta, kad *Daimler* buvo įsitikinusi, kad naudojant aušalą R1234yf buvo keliamas didelis pavojus saugumui., apie tai ji informavo KBA.

61. Šalys sutaria dėl to, kad dėl šios išvados 24–25 punktuose aprašytos KBA reakcijos į tokį nukrypimą nebuvo pritaikyta nė viena Vokietijos teisės aktuose, kuriais į nacionalinę teisę perkeltas Pagrindų direktyvos 30 straipsnis (EG-FGV 25 straipsnyje), numatyta priemonė atitiktčiai atkurti, kaip antai patvirtinimo paskelbimas netekusiu galios, atitinkamų transporto priemonių sugrąžinimas ir sutaisymas ar papildomų nuostatų taikymas. Priešingai, iš pradžių pagrasinusi, kad tipo patvirtinimas bus paskelbtas netekusiu galios (ir nustačiusi terminą neatitiktčiai pašalinti), KBA tikrai pradėjo dialogą su *Daimler*, siekdama patikrinti, ar būtų galima rasti techninių sprendimų, kaip aušalą R1234yf naudoti minėtose transporto priemonėse, kartu nesukeliant pavojaus saugumui¹⁴.

¹² Išskirta mano.

¹³ Išskirta mano.

¹⁴ Tikrasis oficialus reikalavimas vėl užtikrinti minėtų transporto priemonių atitiktį buvo pateiktas tik 2017 m. kovo 23 d., t. y. praėjus beveik trimis mėnesiams po Komisijos ieškinio pareiškimo. Todėl, nagrinėjant šią bylą, jis nėra svarbus.

62. Vokietijos Federacinės Respublikos teigimu, tokią KBA reakciją nulėmė reikalavimas laikytis proporcingumo principo, kylančio iš Pagrindų direktyvos 30 straipsnio turinio („reikiamos priemonės“). Esant tokioms aplinkybėms, patvirtinimo paskelbimas netekusiu galios, kuris bet kuriuo atveju pagal tą normą neprivalomas („įskaitant, jei reikia“), atsakovės teigimu, būtų buvęs neproporcingas pažeidimui, turint omenyje, kad 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių neatitiktis buvo palyginti nedidelė.

63. Siekiant nustatyti, ar Vokietijos Federacinė Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Pagrindų direktyvos 30 straipsnį, visų pirma reikia patikrinti, ar, remiantis minėtu straipsniu, jai buvo suteikta diskrecija, ir, jei taip, kokios apimtys.

64. Vis dėlto pripažindamas, kad bendra nuoroda į *reikiamas priemones*¹⁵, kuriomis siekiama užtikrinti, kad pagamintos transporto priemonės atitiktų patvirtinto tipo reikalavimus, reiškia, kad nagrinėjama nuostata valstybių narių kompetentingoms institucijoms suteikiama tam tikra diskrecija pasirinkti taikytinas priemones, sutinku su Komisija, kad ta diskrecija nesuteikia šioms institucijoms galimybės pasirinkti kitų priemonių nei tos, *kuriomis būtų galima vėl užtikrinti atitiktį*¹⁶.

65. Mano nuomone, tokia išvada peršasi dėl dviejų svarbių priežasčių.

66. Pirmoji susijusi su 30 straipsnio formuluote. Nors kitomis aplinkybėmis, nei apibrėžtos aptariamose direktyvose, Teisingumo Teismas yra išaiškinęs, kad vartojant terminą „reikiamos priemonės“ be papildomo paaiškinimo, koks konkrečiai turi būti priemonių, kurių reikia imtis nustatytam tikslui pasiekti, turinys, o šis terminas neretai vartojamas rengiant Sąjungos teisės aktus, valstybėms narėms leidžiama pasirinkti *tik tas priemones, kuriomis galima pasiekti šį tikslą*¹⁷.

67. Antra, dar svarbesnė, priežastis grindžiama aplinkybe, į kurią Komisija pagrįstai atkreipė dėmesį savo dublike, kad tuo atveju, jeigu valstybių narių kompetentingoms institucijoms būtų suteikta didesnė diskrecija, neatsižvelgiant į tikslą atkurti atitiktį patvirtintam tipui, suvienodinta tipo patvirtinimo sistema, apibrėžta Pagrindų direktyvos ir norminių aktų nuostatose, *nebeturėtų jokio veiksmingo poveikio*¹⁸. Suteikus tokią didelę diskreciją, kompetentingos nacionalinės institucijos faktiškai įgytų teisę kiekvieną kartą, kai kiltų neatitikties klausimas, įvertinti atitinkamų techninių reikalavimų svarbą, atsižvelgdamos į faktines aplinkybes, ir pačios spręsti – reikia ar nereikia imtis veiksmų, kad būtų vėl užtikrinta atitinkamų transporto priemonių atitiktis patvirtintam tipui. Tačiau dėl išaiškinimo, kuriuo remiantis nacionalinėms institucijoms būtų palikta laisvė spręsti, kurių norminiuose aktuose nustatytų techninių reikalavimų turėtų būti laikomasi, suderintos tipo patvirtinimo sistemos veiksmingumas netektų prasmės, turinti omenyje tai, kad šis veiksmingumas priklauso nuo *visų*¹⁹ suderintų techninių reikalavimų, nustatytų Pagrindų direktyvos IV priede išvardytuose norminiuose aktuose, laikymosi.

68. Apibendrinant galima pasakyti, kad teisingai aiškinant Pagrindų direktyvos 30 straipsnį, t. y. atsižvelgiant tiek į šios nuostatos formuluotę, tiek į minėtos nuostatos veiksmingą poveikį, reikia pripažinti, kad, nacionalinėms institucijoms suteikiant diskreciją, negalima nepaisyti pareigos pasiekti nustatytą rezultatą, t. y. atkurti atitinkamų transporto priemonių atitiktį patvirtintam tipui.

¹⁵ Išskirta mano.

¹⁶ Išskirta mano.

¹⁷ Išskirta mano. Šiuo klausimu žr. 1975 m. liepos 15 d. Tarybos direktyvos 75/442/EB dėl atliekų 4 straipsnį („Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad atliekos būtų panaudotos ar pašalintos nesukeliant pavojaus žmonių sveikatai ir nenaudojant procesų ar būdų, galinčių pakenkti aplinkai <...>“), 2007 m. balandžio 26 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-135/05, EU:C:2007:250, 37 punktą).

¹⁸ Išskirta mano.

¹⁹ Išskirta mano.

69. Nors nagrinėjamu atveju patvirtinimo paskelbimas netekusiu galios neturėjo būti laikomas privalomu pagal nagrinėjamą teisės normą, taip pat aišku, kad nacionalinės teisės normose, kuriomis perkeliamas Pagrindų direktyvos 30 straipsnis, yra numatyta daug įvairių priemonių, kurias taikant būtų galima atkurti nagrinėjamųjų 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių atitiktį (pvz., transporto priemonių sugrąžinimas ir sutaisymas, pareigos naudoti aušalą R1234yf nustatymas kaip papildomos nuostatos). Šiomis aplinkybėmis formuluotė „būtinios priemonės“, neįpareigoja KBA iš siūlomų priemonių pasirinkti *konkrečią priemonę*, bet įpareigoja pasirinkti *vieną iš jų*²⁰.

70. Mano nuomone, atsakovės argumentais, kad reikia rasti pusiausvyrą tarp reikalavimo pasiekti tikslą atkurti atitiktį, atitinkamose transporto priemonėse pakeičiant aušalą į R1234yf, ir pavojaus saugumui dėl minėto aušalo naudojimo 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonėse, negalima paneigti tokios išvados. Kitaip tariant, tuo kad nepasiektas tikslas atkurti atitiktį, negalima pateisinti net Vokietijos Federacinės Respublikos argumentu, kad būtina atlikti su minėtu pavojaus saugumui susijusius patikrinimus.

71. Pažymiu, kad atsakovės samprotavimai grindžiami prielaida, jog su transporto priemonių saugumu susiję argumentai yra *kitokie* nei argumentai, susiję su IV priede išvardytuose norminiuose aktuose nurodytais suderintais techniniais reikalavimais. Tai ypač gerai matyti iš triplike pateikto teiginio, kad Komisijos argumentuose pirmenybė teikiama „neribotam formaliam“ tokių techninių reikalavimų laikymuisi, o ne žmonių sveikatai ir gyvybei.

72. Ši prielaida, mano nuomone, yra klaidinga, todėl atsakovo argumentai nepagrįsti.

73. Iš tikrųjų manau, kad nėra abejonių, jog saugumo užtikrinamas iš esmės *sutampa* su norminiuose aktuose nustatytų techninių reikalavimų paisymu. Tai visiškai aišku skaitant Pagrindų direktyvos 3 konstatuojamąją dalį, pagal kurią norminiais aktais turi būti siekiama užtikrinti kelių eismo saugumą ir sveikatos apsaugą. Šie nurodymai tikrai nėra vien formalūs reikalavimai, kurių nesilaikymą būtų galima pagrįsti kitais saugumo sumetimais, juose išsamiai aprašytos saugumo problemos, į kurias, Sąjungos teisės aktų leidėjo nuomone, reikėtų arba būtų galima atsižvelgti²¹.

74. Jeigu norminiais aktais nustatytas saugumo lygis laikomas tinkamu, aišku, kad valstybės narės negali teigti, kad tų teisės aktų nuostatų nesilaikė dėl saugumu grindžiamų priežasčių.

75. Taigi KBA, siekdama pateisinti tai, kad nesiėmė būtinų priemonių užtikrinti, kad *Daimler* laikytųsi techninių reikalavimų, pagal kuriuos turėjo naudoti Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų 5 straipsnio 4 dalyje nurodytą aušalą, kurio visuotinio atšilimo potencialas mažesnis nei 150 (R1234yf), negali remtis poreikiu patikrinti tokio aušalo keliamo pavojaus saugumui riziką. Tai reiškia, kad Vokietijos Federacinės Respublikos elgsena tokiomis aplinkybėmis pažeidžiamos Pagrindų direktyvos 30 straipsnio nuostatos.

76. Mano nuomone, šios išvados nekeičia tai, kad savo atsiliepime į ieškinį Vokietijos Federacinė Respublika nurodė, jog aušalą R1234yf naudojant *Daimler* gaminamose transporto priemonėse, gali susidaryti pavojinga situacija, nesuderinama su Direktyva 2001/95/EB.

77. Iš tikrųjų manau, kad mūsų nagrinėjamam atvejui Direktyva 2001/95 netaikoma. Tai aiškiai matyti iš nuorodos Pagrindų direktyvos 17 konstatuojamojoje dalyje, pagal kurią direktyvoje nustatyti konkretūs „saugos reikalavimai“, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/95 1 straipsnio 2 dalyje. Tame straipsnyje, nustatant, kad „[k]ai gaminių saugą reglamentuoja Bendrijos teisės aktais nustatyti

²⁰ Išskirta mano.

²¹ Kaip matyti iš Pagrindų direktyvos 2 konstatuojamosios dalies, suderinimas sujungiant Pagrindų direktyvą ir norminius aktus yra visiškai („siekiama, kad būtų sukurta ir veiktų Bendrijos vidaus rinka, valstybių narių patvirtinimo sistemas tikslinga pakeisti *visiško suderinimo principu* grindžiama Bendrijos patvirtinimo procedūra“). Šiuo klausimu žr. 2014 m. kovo 20 d. Sprendimą *Komisija / Lenkija* (C-639/11, EU:C:2014:173, 34 ir 35 punktai).

konkretūs saugos reikalavimai, ši direktyva taikoma *tik tiems aspektams ir rizikai ar rizikos kategorijoms, kurių nereglamentuoja tie reikalavimai*²², Direktyva 2001/95 laikoma *lex generalis*, taikytina tik tuo atveju, kai negali būti taikomas *lex specialis*, t. y. Pagrindų direktyvos ir norminių aktų nuostatos. Norminiuose aktuose, t. y. Pagrindų direktyvos 5 straipsnio 4 dalyje, išdėstytas techninis reikalavimas (arba, kaip nurodyta 17 konstatuojamojoje dalyje, saugos reikalavimas), susijęs su aušalo naudojimu, todėl jie turi būti taikomi vietoj Direktyvos 2001/95²³,

78. Galiausiai reikia patikslinimų.

79. Tiek vykstant rašytinei proceso daliai, tiek per teismo posėdį šalys aptarė, kaip KBA turėjo elgtis, siekdama atsižvelgti į *Daimler* išreikštą susirūpinimą saugumu, kad nepažeistų Pagrindų direktyvos 30 straipsnio nuostatų.

80. Šiuo aspektu pritariu Komisijos teiginiui, kad tokiu atveju KBA galėjo remtis tikrai pagal Pagrindų direktyvos 29 straipsnį valstybėms narėms suteikta teise.

81. Pagal šį Pagrindų direktyvos XII skyriaus (Apsaugos priemonių nuostatos) straipsnį valstybėms narėms leidžiama atsižvelgti į pavojų kelių eismo saugumui, visuomenės sveikatai ir aplinkai, kylantį dėl atitinkamų norminių aktų trūkumų arba neteisingo juose nustatytų techninių reikalavimų taikymo, bet neleidžiama vienašališkai nukrypti nuo minėtų techninių reikalavimų.

82. Visų pirma tame straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės gali ne ilgesnį kaip šešių mėnesių laikotarpį atsisakyti įregistruoti arba uždrausti parduoti ar pradėti eksploatuoti transporto priemonės, jeigu: i) transporto priemonės atitinka atskirose direktyvose nustatytus techninius reikalavimus; ii) kyla „rimtas“ pavojus kelių eismo saugumui, aplinkai ar visuomenės sveikatai; ir iii) paskui vykdoma speciali pranešimo procedūra, į kurią įtraukiamos tiek kitos valstybės narės, tiek Komisija.

83. Bet kuriuo atveju, net jei Vokietijos Federacinė Respublika būtų rėmusi minėtomis sąlygomis (*quod non*), akivaizdu, kad nė viena iš jų negalėtų būti laikoma įvykdyta.

84. Taigi manau, kad ir ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo pirmojo pagrindo antra dalis turi būti pripažinta pagrįsta.

B. Dėl Pagrindų direktyvos 46 straipsnio pažeidimo

1. Šalių argumentai

85. Ieškinyje Komisija nurodo, kad *Daimler* pažeidė Pagrindų direktyvos 5 ir 18 straipsnius. Šiuo klausimu Komisija visų pirma primena, kad 5 straipsnyje nustatyta, jog gamintojas privalo užtikrinti, kad būtų nuolat laikomasi reikalavimų, kuriuos įvykdžius buvo suteiktas atitinkamų transporto priemonių tipo patvirtinimas. Tačiau nuo 2013 m. sausio mėn. 246, 176 ir 117 tipų gaminiai nebebuvo gaminami, paisant jų tipo patvirtinimą. Be to, Komisija primena, kad pagal kartu taikomas Pagrindų direktyvos 18 straipsnio 1 dalies ir IX priedo nuostatas gamintojas išduoda atitikties liudijimą tik tuo atveju, jei transporto priemonė yra „pagaminta pagal patvirtintą transporto priemonės tipą“. Komisijos teigimu, tai reiškia, kad gamintojas negali išduoti atitikties liudijimo, jeigu transporto priemonės atitikties patvirtintam tipui, kuris patvirtintas liudijimu, nebelieka. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad nuo 2013 m. sausio mėn. 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonės nebeatitiko patvirtinto tipo, *Daimler*

²² Išskirta mano.

²³ Siekdama pateikti pavojaus saugumui, kuriam būtų taikomos Direktyvos 2001/95 nuostatos, konkrečiai – 2 straipsnio pirmos pastraipos b punkte minima sąvoka „saugus gaminys“ – pavyzdį, Komisija per posėdį paminėjo neveikiančio akceleratoriaus pedalo atvejį. Kadangi norminiuose aktuose nėra techninių reikalavimų, kurie būtų taikomi akceleratoriaus pedalo konstrukcijai, tokiu atveju taikoma Direktyva 2001/95.

deklaracija tų tipų transporto priemonių atitiktis liudijimuose nebeatitiko tikrovės. Atsižvelgdama į šias aplinkybes Komisija pažymi, kad Pagrindų direktyvos 46 straipsnyje nustatyta, kad kiekviena valstybė narė privalo savo nacionalinėje teisėje nustatyti sankcijas, kurios būtų „veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios“ ir taikomos, jei gamintojai nesilaikytų tos direktyvos nuostatų. Atsižvelgiant į tai, kad KBA, Komisijos nuomone, nepritaikė jokių sankcijų *Daimler*, dėl tokio neveikimo buvo pažeistas Pagrindų direktyvos 46 straipsnis.

86. Atsiliepime į ieškinį Vokietijos Federacinė Respublika ginčija Pagrindų direktyvos 46 straipsnio pažeidimą. Šiuo klausimu ji pažymi, kad sankcijos galėtų būti skirtos tik tuo atveju, jeigu, pasibaigus minėtam techniniam įvertinimui, KBA būtų pateikusi nurodymą, o *Daimler* būtų to nurodymo nevykdžiusi.

87. Savo dublike Komisija tik pabrėžia, kad tame straipsnyje nustatytas reikalavimas skirti sankcijas taikytinas neatsižvelgiant į Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsnių pažeidimus.

2. Vertinimas

88. Antrasis pažeidimas, kurį ginčija Vokietijos Federacinė Respublika, yra susijęs su pareiga skirti sankcijas už bet kokią Pagrindų direktyvos pažeidimą, o nagrinėjamoje byloje – už jos 5 ir 18 straipsnių pažeidimus. Kalbant apibendrintai, pažymėtina, kad šiomis nuostatomis nustatyta gamintojo pareiga užtikrinti, kad jo gaminamos transporto priemonės nuolat atitiktų techninius reikalavimus, kurių laikymusi grindžiamas jų tipo patvirtinimas, ir pareiga išduoti kiekvienos pagal patvirtintą tipą pagamintos transporto priemonės atitikties liudijimą.

89. Pirmiausia noriu atkreipti dėmesį į tai, kad nei atsiliepime į ieškinį, nei triplike, kuriuos Vokietijos Federacinė Respublika pateikė per rašytinę proceso dalį, visai neginčijama, kad *Daimler* neįvykdė Pagrindų direktyvos 5 ir 18 straipsniuose nustatytų išpareigojimų; kita vertus, tai akivaizdžiai matyti iš nagrinėjamos bylos aplinkybių. Atsižvelgdamas į tai, išsamiau šio punkto nenagrinėsiu ir nedelsdamas bandysiu įvertinti, ar galima laikyti, kad Vokietijos Federacinės Respublikos elgsena pažeidžiamas Pagrindų direktyvos 46 straipsnis.

90. Šiuo klausimu reikia priminti, kad šios nuostatos pirmame sakinyje nustatyta, kad valstybės narės privalo savo nacionalinėje teisėje nustatyti sankcijas, kurios būtų skiriamos tuo atveju, jei būtų nesilaikoma Pagrindų direktyvos ir norminių aktų nuostatų. Mano požiūriu, šį reikalavimą atsakovė įvykdė, nes EG-FGV 37 straipsnyje nustatyta, kad už Pagrindų direktyvos 46 straipsnyje nustatytus pažeidimus turi būti baudžiama kaip už vidaus teisės pažeidimus.

91. To paties negalima teigti apie antrąjį tos nuostatos sakinį, pagal kurį iš valstybių narių reikalaujama imtis visų reikiamų priemonių, būtinų užtikrinti, kad būtų taikomos veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios sankcijos. Iš bylos medžiagos matyti, kad KBA neskyrė *Daimler* jokios sankcijos²⁴ už Pagrindų direktyvos 5 ir 18 straipsnių pažeidimą. Toks neveikimas neabejotinai yra Pagrindų direktyvos 46 straipsnio pažeidimas.

92. Vokietijos Federacinės Respublikos gynybos argumentai manęs neįtikina.

93. Atsakovė nurodo, kad Pagrindų direktyvos 46 straipsnyje nustatytas sankcijas KBA būtų skirusi tik tuo atveju, jei techniškai įvertinus riziką, susijusią su jau pagamintų ir parduodamų transporto priemonių, kurios neatitinka reikalavimų, pritaikymu naudoti su aušalu R1234yf, nurodymas pritaikyti tas transporto priemones būtų pateiktas, tačiau neįvykdytas. Toks Vokietijos Federacinės Respublikos

²⁴ Išskirta mano. Dėl šios priežasties manau, kad nebūtina, kaip daro Komisija savo ieškinyje, remtis jurisprudencijoje nustatytais kriterijais, siekiant nustatyti, ar valstybių narių taikomos sankcijos už Sąjungos teisės pažeidimus yra veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

argumentas grindžiamas klaidinga prielaida, kad už Pagrindų direktyvos 5 ir 18 straipsniuose nustatytų gamintojo prievolių nevykdymą turėtų būti baudžiama ne atskirai, o tik už tai, kad neįvykdė priemonių, kurių pagal Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsnius valstybių narių kompetentingos institucijos ėmėsi atitikčiai atkurti.

94. Vis dėlto, mano nuomone, nekyla abejonių dėl to, kad Pagrindų direktyvos 46 straipsnyje nustatyta pareiga skirti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas už Pagrindų direktyvos nuostatų nesilaikymą turi būti vykdoma *nepriklausomai*²⁵ nuo Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsniuose nustatytos pareigos atkurti atitiktį patvirtintam tipui.

95. Kaip Komisija teisingai pažymėjo savo dublike, tai rodo ir aplinkybė, kad Pagrindų direktyva nustatytoje sistemoje 46 straipsniu siekiama kitokių tikslų nei 12 ir 30 straipsniais. Šie straipsniai, kuriais siekiama apsaugoti norminiuose aktuose nustatytų techninių reikalavimų atitiktį, yra priemonė siekti joje nustatytų tikslų, t. y. pirmiausia užtikrinti kelių eismo saugumą, apsaugoti visuomenės sveikatą ir aplinką²⁶, o 46 straipsnio tikslas, užtikrinant veiksmingą tipo patvirtinimo sistemos taikymą, kurti vidaus rinką, kuriai būdinga sąžininga gamintojų konkurencija ir užtikrinti jos veikimą²⁷.

96. Nors nagrinėjama byla rodo, kad jų taikymas kartu yra galimas, jeigu neatitiktis atsiranda dėl tam tikros Pagrindų direktyvos nuostatų nevykdymo, negalima užtikrintai teigti, kad 12 ir 30 straipsnių pažeidimą ir 46 straipsnio pažeidimą sieja priklausomybės ryšys, todėl 46 straipsnyje nustatyta pareiga skirti sankcijas kyla tik tuo atveju, jeigu nesiimama 12 ir 30 straipsniuose nustatytų priemonių atitikčiai atkurti.

97. Taigi KBA turėjo nubausti *Daimler* už Pagrindų direktyvos 5 ir 18 straipsniuose nustatytų pareigų nevykdymą, skirdama veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas. Kadangi pareiga skirti sankcijas nebuvo įvykdyta, reikia daryti išvadą, kad Vokietijos Federacinė Respublika pažeidė Pagrindų direktyvos 46 straipsnį.

98. Mano nuomone, Teisingumo Teismas turėtų patenkinti ieškinio dėl įsipareigojimo nevykdymo antrąjį pagrindą.

C. Dėl vengimo taikyti Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų pratęsiant 245G tipo patvirtinimą

1. Šalių argumentai

99. Ieškinyje Komisija, vadovaudamasi Pagrindų direktyvos 14 straipsniu, visų pirma primena, kad patvirtintas tipas gali būti pratęstas įtraukiant kitas transporto priemones, kurios skiriasi nuo to tipo, jeigu tokios transporto priemonės atitinka teisinius reikalavimus, taikytus suteikiant pirminį jų tipo patvirtinimą, ir gali būti laikomi priskiriamais prie to tipo pagal Pagrindų direktyvos II priedo B dalyje nustatytus kriterijus. Komisijos nuomone, tokios sąlygos nebuvo įvykdytos nagrinėjamu atveju, nes 245G tipas, patvirtintas tuo metu, kai Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų dar nebuvo taikoma, buvo pratęstas, įtraukiant jau patvirtintų 246, 176 ir 117 tipų transporto priemones (kurios jau buvo pagamintos), tuo metu, kai direktyva jau buvo taikoma. Iš tikrųjų tai buvo ne pratęsimas, kaip jis suprantamas pagal direktyvą, o pratęsimo pridengtas tipo patvirtinimo pakeitimas, o tai reiškia, kad buvo apeita Sąjungos teisės nuostata. Komisija tvirtina, kad tokia išvada patvirtinama keliomis konkrečiomis Pagrindų direktyvos nuostatomis, visų pirma jos 6 straipsnio 6 dalimi, kurioje nustatyta, kad jau patvirtintas tipas negali būti patvirtinamas iš naujo, II priedo 7 punktu ir VII bei IX priedais.

²⁵ Išskirta mano.

²⁶ Žr. Pagrindų direktyvos 3 konstatuojamojo dalyje išvardytus tikslus.

²⁷ Žr. Pagrindų direktyvos 2 konstatuojamojo dalyje nurodytą tikslą.

Šiomis normomis iš tikrųjų užkertamas kelias patvirtinimo pakeitimui. Šiuo atžvilgiu Komisija pabrėžia, kad pratęsimo paskirtis – atsižvelgiant į technines inovacijas, suteikti galimybę pritaikyti esamą transporto priemonės tipą prie naujoms transporto priemonėms nustatytų naujų reikalavimų, o ne pritaikyti galiojančius reikalavimus prie tam tikro tipo transporto priemonių.

100. Savo atsiliepime į ieškinį Vokietijos Federacinė Respublika teigia, kad sutikdama pratęsti esamą 245G tipą ir prie jo priskirti transporto priemones, kurių tipas jau buvo patvirtintas anksčiau ir kurioms buvo taikomi Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų reikalavimai, t. y. 246, 176 ir 117 tipų transporto priemones, KBA neketino išvengti šios direktyvos taikymo. Be to, pasak Vokietijos Federacinės Respublikos, šių tipų transporto priemonių gamyba buvo galutinai užbaigta 2013 m. birželio 26 d. Todėl transporto priemonės, dėl kurių prašyta pratęsti 245G tipo patvirtinimą, laikytinos priskirtos prie kito tipo nei transporto priemonės, kurioms suteiktas 246, 176 ir 117 tipų patvirtinimas.

101. Bet kuriuo atveju atsakovė pabrėžia, kad Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų nedraudžia pratęsti anksčiau suteikto tipo patvirtinimo. Pareiga užtikrinti, kad tos direktyvos reikalavimus nuo pirmojo įregistravimo datos atitiktų visos transporto priemonės, taikytina tik nuo 2017 m. sausio 1 d. Be to, Vokietijos Federacinė Respublika atkreipia dėmesį į tai, kad tipo pratęsimas aiškiai leidžiamas pagal Pagrindų direktyvos 45 straipsnio 5 dalį. Galiausiai ji teigia, kad Pagrindų direktyvos 6 straipsnio 6 dalyje nenustatyta absoliutaus draudimo pakeisti patvirtinimą.

102. Dublike Komisija nurodo, kad po 2013 m. birželio 26 d. pagamintos 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonės techniniu požiūriu yra tapачios iki tos dienos pagamintoms transporto priemonėms. Aplinkybė, kad nuo 2013 m. birželio 26 d. šių transporto priemonių tipo patvirtinimas pasikeitė, yra ne faktinis, o teisinis klausimas. Remdamasi šia prielaida Komisija teigia, kad atsakovė neturėjo teisės priimti *Daimler* paraiškos dėl 245G tipo patvirtinimo pratęsimo, nes ji buvo pateikta dėl transporto priemonių, kurios priskirtos prie anksčiau patvirtintų 246, 176 ir 117 tipų. Todėl, Komisijos nuomone, tenkinant *Daimler* paraišką, buvo pažeista Pagrindų direktyvos 6 straipsnio 6 dalis.

2. Vertinimas

103. Apibendrinant galima pasakyti, kad Vokietijos Federacinei Respublikai inkriminuojamas trečiasis pažeidimas, susijęs su vengimu taikyti Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų, pasak Komisijos, tenkinant *Daimler* paraiškas pratęsti 245G tipą, kuris buvo patvirtintas 2008 m. (todėl jam netaikyta pareiga naudoti minėtą direktyvą atitinkantį aušalą), prie jo priskiriant transporto priemones, kurioms jau buvo suteikti kiti tipo patvirtinimai (246, 176 ir 117) ir kurioms pagal tuos patvirtinimus turėjo būti taikoma Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų. Atsakovė ginčija Komisijos argumentą, teigdama, kad 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių gamyba buvo savanoriškai nutraukta 2013 m. birželio 26 d.

104. Visų pirma pažymėsiu, kad Komisija, kiek tai susiję su nagrinėjamu ieškinio pagrindu, ieškinio *petitum* nenurodė, kokios konkrečios suderintos patvirtinimo sistemos nuostatos yra laikomos pažeistomis. Tačiau, nagrinėjant Komisijos rašytinėse pastabose išdėstytus argumentus, kyla mintis, kad įsipareigojimų neįvykdymo teisinis pagrindas yra sprendimo patenkinti *Daimler* paraišką pratęsti tipo patvirtinimą nesuderinamumas su: i) Pagrindų direktyvoje nustatyta *ex post* kontrolės sistema; ir su ii) tikslu, kurio siekiama ta direktyva. Todėl paeiliui išnagrinėsiu abi šio ieškinio pagrindo dalis.

105. Pirmojoje dalyje Komisija pažymi, kad dėl *ex post* kontrolės sąlygų – tikrinama tik transporto priemonių atitiktis patvirtintam tipui – būtinai reikalaujama, kad atskiros transporto priemonės tiksliai atitiktų patvirtintus jų tipus, o tipai atitiktų juos patvirtinant galiojančius techninius reikalavimus. Dėl tos priežasties tipo patvirtinimo nuostatose visų pirma nurodyta, kad jau patvirtintas tipas negali būti

patvirtintas iš naujo (Pagrindų direktyvos 6 straipsnio 6 dalis)²⁸. Antra, jose numatyta, kad kiekvienam patvirtintam tipui priskiriamas identifikavimo numeris, kuriuo pažymima teisinė padėtis tipo patvirtinimo momentu ir kurio negalima supainioti (Pagrindų direktyvos II priedo 7 punktas ir VII priedas); be to, kiekvienai rinkai pateikiamai transporto priemonei išduodamas atitikties liudijimas, kuriame irgi pateikiama informacija apie tą teisinę padėtį (Pagrindų direktyvos X priedas). Komisijos teigimu, tai reiškia, kad Pagrindų direktyvos 12 ir 30 straipsniuose nustatyta *ex post* kontrolės sistema apima netiesioginį „draudimą pakeisti tipo patvirtinimą“, kurį KBA esą pažeidė, patenkinusi *Daimler* paraišką.

106. Komisijos aiškinimas, kuriuo remdamasi ji daro išvadą, kad 245G tipo pratęsimas *Daimler* prašymu prieštarauja pagrindinėms *ex post* kontrolės sistemos nuostatoms, visų pirma Pagrindų direktyvos 6 straipsnio 6 daliai, nes atitinkamoms transporto priemonėms anksčiau taikyti kiti patvirtinimai, man neatrodo įtikinamas.

107. Be to, mano nuomone, jam prieštarauja pati 6 straipsnio 6 dalies formuluotė.

108. Nors iš tikrųjų toje nuostatoje nurodyta, kad gamintojas gali pateikti tik vieną paraišką suteikti tipo patvirtinimą, tame straipsnyje taip pat įtvirtinta, kad toks apribojimas taikomas „konkrečiam transporto priemonės tipui“. Todėl Komisijos padarytai išvadai galima pritarti, tik jei įrodoma, kad transporto priemonės, kurioms taikomas patvirtinto 245G tipo pratęsimas pagal Pagrindų direktyvos II priedo B dalyje nustatytus kriterijus, yra visiškai identiškos anksčiau patvirtintų 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonėms. Tik tokiu atveju galima daryti išvadą, kaip tai daro Komisija, kad *Daimler* paraiška pratęsti yra susijusi su *transporto priemonių tipu*, kuris jau buvo patvirtintas anksčiau, todėl tai, kad KBA ją patenkino, prieštarautų Pagrindų direktyvos 6 straipsnio 6 daliai.

109. Pirma aprašytas klausimas buvo intensyviai diskutuojamas šalių, ypač per teismo posėdį.

110. Šiuo klausimu visų pirma reikia priminti: kadangi jis ypač svarbus siekiant nuspręsti, ar šis ieškinio dėl išipareigojimų neįvykdymo pagrindas pagrįstas, pareiga įrodyti, kad transporto priemonės, kurių identifikavimo numeriai 246, 176 ir 117, yra tokio pat tipo kaip ir tos, kurioms taikoma 245G tipo patvirtinimo paraiška, tenka Komisijai, ir ji turi pateikti Teisingumo Teismui duomenis, reikalingus tam, kad šis galėtų nustatyti, kad išipareigojimas nebuvo įvykdytas²⁹.

111. Toliau paaikšinsiu priežastis, dėl kurių manau, kad Komisija neįvykdė tos pareigos.

112. Komisijos išvada, kad prie 246, 176 ir 117 tipų priskirtos transporto priemonės yra visiškai tapačios tom, kurios nurodytos paraiškoje dėl 245G tipo patvirtinimo pratęsimo, atrodo pagrįsta absoliučiu komercinių pavadinimų ir atitinkamų modelių tapatumu. Tokio įrodymo nepakanka. Tiesa, kad pagal Pagrindų direktyvos II priedo B dalį M1 kategorijos³⁰ transporto priemonės „pagrindiniai konstrukcijos ir dizaino aspektai“ yra vienas iš trijų esminių sąvokos „tipas“ elementų, kaip ir „gamintojas“ ir „gamintojo nurodytas tipo žymėjimas“. Tačiau, kaip teigia Vokietijos Federacinė Respublika, remdamasi gausiais pavyzdžiais, kai Europoje gaminamų transporto priemonių konstrukcijos charakteristikos yra tokios pačios arba beveik tokios pačios, bet priskiriamos skirtingiems tipams, remiantis klostantis nagrinėjamos bylos aplinkybėmis galiojusiais teisės aktais, Europos teisės aktų leidėjas siekė suteikti „gamintojo nurodytam tipo žymėjimui“ *lemiamą reikšmę*³¹ nustatant tipo aprėptį. Iš to matyti, kad net tuo atveju, jei patvirtintų 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonės būtų

28 Dublike Komisija to straipsnio turinį pristatė šiek tiek kitaip: nurodė, jog pagal jį iš valstybių narių reikalaujama užtikrinti, kad anksčiau nebūtų buvusi pateikta paraiška dėl transporto priemonių, kurioms prašoma taikyti pratęsimą, tipo patvirtinimo. Tačiau dėl šio aspekto negalima paneigti šioje išvadoje išdėstyto samprotavimo.

29 Žr., be kita ko, 2011 m. sausio 27 d. Sprendimą *Komisija / Liuksemburgas* (C-490/09, EU:C:2011:34, 49 punktas).

30 Prie M1 kategorijos priskiriamos transporto priemonės, dėl kurių buvo pateiktos paraiškos pratęsti 245G tipą. Pagal Pagrindų direktyvos II priedo A dalį, kurioje apibrėžiamos transporto priemonių kategorijos, prie šios kategorijos priskiriamos transporto priemonės, „suprojektuotos ir pagamintos keleiviams vežti, kuriose, be vairuotojo vietos, yra daugiau kaip aštuonios vietos“.

31 Išskirta mano.

visiškai identiškos toms, kurios priskirtos prie patvirtinto 245G tipo, aplinkybė, kad joms pavadinti *Daimler* naudojo *skirtingus* tipo žymėjimus, atsižvelgiant į tuo metu galiojusius teisės aktus, turėtų būti laikoma pakankama, kad būtų galima daryti išadą, jog tų transporto priemonių tipai buvo *skirtingi*³².

113. Nėra jokių abejonių, kad minėtu teisės aktu aiškiai suteikiama tam tikra diskrecija gamintojui. Būtent dėl šios priežasties 2011 m. liepos 14 d. Komisijos reglamentu Nr. 678/2011, kuriuo pakeistas Pagrindų direktyvos II priedas ir iš dalies pakeisti IV, IX ir XI priedai (toliau – Reglamentas Nr. 678/2011), iš esminių charakteristikų sąrašo išbraukta sąvoka „gamintojo nurodytas tipo žymėjimas“³³.

114. Taigi, kaip mano Vokietijos Federacinė Respublika, pagal nagrinėjamam atvejui taikomus teisės aktus gamintojui paliekama teisė nustatyti tipo aprėptį.

115. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, laikausi nuomonės, kad Komisija nepateikė pakankamų įrodymų, kad patvirtintų, jog 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonės yra identiškos toms, kurioms taikyta paraiška pratęsti 245G tipą, todėl tai, kad KBA patenkino tokias paraiškas, prieštarauja Pagrindų direktyva įdiegtai *ex post* kontrolės sistemai, ypač 6 straipsnio 6 dalyje nurodytam draudimui pakeisti patvirtinimą.

116. Šio pagrindo antroje dalyje Komisija teigia, kad sprendimas tenkinti *Daimler* paraišką pratęsti tipo patvirtinimą nesuderinamas su Pagrindų direktyvos *tikslais*, visų pirma su tikslu, kad naudojant naujas transporto priemones, būtų užtikrintas aukštas saugumo ir aplinkos apsaugos lygis. Komisija tvirtina, kad reikalavimų, kuriais siekiama užtikrinti tą apsaugos lygį, t. y. išdėstytų Pagrindų direktyvos IV priede išvardytuose norminiuose aktuose, iš tikrųjų nebūtų laikomasi, jeigu aptariama direktyva būtų leidžiama pratęsti tam tikrą tipą, įtraukiant tam tikras transporto priemones, kurioms taikomi techniniai reikalavimai, nulemiantys ne tokį aukštą saugumo ir aplinkos apsaugos lygį nei tie, kurie taikomi tipui, prie kurio minėtos transporto priemonės buvo priskirtos pagal ankstesnį tipo patvirtinimą.

117. Šiuo aspektu darau prielaidą, kad sprendimas tenkinti paraiškas pratęsti 245G tipo patvirtinimą gali būti nesuderinamas su Pagrindų direktyvos tikslais užtikrinti saugumą ir aplinkos apsaugą tiksliai tuo atveju, kai tokia išvada grindžiama įrodymais, kylančiais iš toje pačioje direktyvoje ar atitinkamuose norminiuose aktuose nustatytų normų. Be to, galima pagrįstai manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, reglamentuodamas itin techninio pobūdžio sritis, kaip yra nagrinėjamos bylos atveju, specialiomis ir konkrečiomis nuostatomis reguliuoja pagrindinius jų aspektus.

118. Taigi kyla klausimas, ar nuostatos dėl tipo patvirtinimo pratęsimo (Pagrindų direktyva) arba dėl techninių reikalavimų, susijusių su aušalo, kurio visuotinio atšilimo potencialas mažesnis nei 150, naudojimu, įgyvendinimo (Direktyva dėl oro kondicionavimo sistemų) turi būti aiškinamos taip, kad sprendimas tenkinti paraiškas dėl 245G tipo patvirtinimo pratęsimo įtraukiant transporto priemones, kurioms jau buvo suteiktas 246, 176 ir 117 tipų patvirtinimas, yra suderinamas su Pagrindų direktyvoje nustatytais saugumo ir aplinkos apsaugos tikslais. Kitaip tariant, reikia patikrinti, ar pagal tą direktyvą gali būti pripažįstama ne tik pažanga, bet ir *laikinas regresas*³⁴ siekiant šių tikslų.

32 Išskirta mano.

33 Reikia paaiškinti, kad nagrinėjamai bylai naujoji II priedo redakcija netaikoma, jeigu tipas, kurį prašyta pratęsti, buvo patvirtintas 2008 m., nes Reglamento Nr. 678/2011 3 straipsnio 1 dalyje nedviprasmiškai nurodyta, kad reglamentas taikomas tiksliai transporto priemonėms, kurių tipai patvirtinti po 2012 m. spalio 29 d. Tiksliau apibrėždamas tai, kas jau nurodyta tekste, pabrėžiu, kad pagal nagrinėjamos faktinės aplinkybės taikomą II priedo redakciją „tipą“ sudaro transporto priemonės, kurios nesiskiria bent jau gamintoju, gamintojo nurodytu tipo žymėjimu, pagrindiniais konstrukcijos ir dizaino aspektais: važiuokle /grindimis (akivaizdūs ir esminiai skirtumai), varikliu (vidaus degimo / elektros / mišrus). Tačiau dabartinėje redakcijoje su pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 678/2011, nurodyta, kad prie „transporto priemonės tip[o]“ priskiriamos visos transporto priemonės, kurioms bendrai būdingas gamintojo prekinis pavadinimas bei pagrindinių struktūrinių kūbulo dalių konstrukcija ir sąranka (jeigu tai yra atraminis kūbulas).

34 Išskirta mano.

119. Manau, kad į šį klausimą reikėtų atsakyti teigiamai.

120. Visų pirma priminsiu, kad nuostatos dėl Pagrindų direktyvos 14 straipsnyje apibrėžto patvirtinto tipo pratęsimo yra tos direktyvos V skyriuje nustatytų bendresnio pobūdžio normų dalis, o jos taikomos kiekvieną kartą, kai valstybių narių kompetentingos institucijos nusprendžia, kad patvirtinto tipo transporto priemonių daliniai pakeitimai, atlikti po tipo patvirtinimo suteikimo, nėra pagrindas atlikti naują tipo patvirtinimą³⁵. Tokie pakeitimai lemia tipo „pratęsimą“, kai ne tik iš dalies pakeičiama informacija tipo patvirtinimo informaciniame pakete, bet ir būtina atlikti naujus patikrinimus ar išbandymus po to, kai ir iš dalies pakeičiama tam tikra tipo patvirtinimo liudijime nurodyta informacija bei atitinkamoms patvirtinto tipo transporto priemonėms įsigalioja nauji suderinti techniniai reikalavimai.

121. 14 straipsnio formuluotė aiškiai rodo, kad tipo patvirtinimo pratęsimas yra supaprastinta procedūra, kurią pagal Pagrindų direktyvą paprastai leidžiama atlikti tuo atveju, kai reikia reaguoti į atitinkamoms transporto priemonėms taikomų naujų techninių reikalavimų įsigaliojimą. Vis dėlto nei iš 14 straipsnio, nei iš kokios nors kitos suderintos sistemos nuostatos nematyti, kad, kaip ne kartą nurodė Komisija, prašomas pratęsimas turi būti *nulemtas techninės pažangos*³⁶, siekiant įgyvendinti Pagrindų direktyvos tikslus, susijusius su saugumu ir aplinkos apsauga.

122. Taigi Komisija negali pagrįstai teigti, kad KBA, patenkindama *Daimler* paraiškas dėl tipo pratęsimo, pažeidė Pagrindų direktyvą vien dėl to, kad atitinkamoms transporto priemonėms anksčiau buvo priskirti patvirtinti 246, 117 ir 176 tipai, ir taip, taikant techninius nurodymus dėl mažą visuotinio atšilimo potencialą turinčio aušalo, buvo užtikrintas aukštesnis saugumo ir aplinkos apsaugos lygis.

123. Manau, kad toliau grindžiant šią išvadą reikia priminti, kad Direktyvoje dėl oro kondicionavimo sistemų, kuria siekiama apsaugoti aplinką mažinant fluorintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, numatytas įgyvendinimas *laipsniškai*³⁷. Ja valstybėms narėms ne tik uždrausta nuo 2011 m. sausio 1 d. patvirtinti naujus transporto priemonių, kuriose naudojamas didesnis nei 150 visuotinio atšilimo potencialą turintis aušalas, bet ir aiškiai nurodoma, kad valstybės narės gali atsisakyti registruoti transporto priemones, kuriose naudojamas minėtos nuostatos neatitinkantis aušalas, *tiktai nuo 2017 m. sausio 1 d.*³⁸. Nustačius minėtą pereinamąjį laikotarpį, prie tam tikro patvirtinto tipo priskiriamose transporto priemonėse, kurių tipas buvo patvirtintas iki 2011 m. sausio 1 d., leista naudoti Direktyvos dėl oro kondicionavimo sistemų neatitinkantį aušalą iki 2017 m. sausio 1 d.

124. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad iš anksto paprašiusi patvirtinti atitinkamų transporto priemonių atitiktį 246, 176 ir 117 tipams *Daimler* galėjo, pereinamuoju laikotarpiu vieną po kitos pateikdama paraiškas, prašyti, kad 245G tipo patvirtinimas, susijęs su galiojusių techninių reikalavimų neatitinkančiu aušalu, būtų pratęstas iki 2017 m. sausio 1 d. Nors toks elgesys, akivaizdžiai trukdantis siekti saugumo ir aplinkos apsaugos tikslų, pagal Direktyvą dėl oro kondicionavimo sistemų yra leidžiamas, neabejoju, kad sprendimas patenkinti paraišką pratęsti 245G tipo patvirtinimą nagrinėjamu atveju, kurio neigiamas poveikis tiems tikslams būtų panašus ar net mažesnis, vis dėlto neturėtų būti laikomas prieštaraujančiu tiems tikslams, priešingai, nei teigia Komisija.

³⁵ Žr. Pagrindų direktyvos 13 straipsnį.

³⁶ Išskirta mano.

³⁷ Išskirta mano.

³⁸ Žr. Pagrindų direktyvos 5 straipsnio 5 dalį.

125. Priešingos pozicijos įrodymu akivaizdžiai negalima laikyti aplinkybės, kad KBA patenkinta paraiška pratęsti tipo patvirtinimą buvo pateikta dėl tipo, kuris buvo patvirtintas anksčiau, nei įsigaliojo Pagrindų direktyva (2009 m. balandžio 29 d.)³⁹, nes jos 45 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad jai įsigaliojus nepanaikinami jokie iki 2009 m. balandžio 29 d. suteikti tipo patvirtinimai *ir neužkertama kelio pratęsti tokius patvirtinimus*⁴⁰.

126. Be to, reikia pažymėti, kad būtent dėl tokių atvejų kaip šis Komisija, kaip pati aiškiai pripažino per teismo posėdį, į 2016 m. sausio 27 d. pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros⁴¹ įtraukė nuostatą, kad tipo patvirtinimas suteikiamas ne daugiau kaip penkerių metų laikotarpiui be galimybės pratęsti⁴². Tokia nuostata iš tikrųjų galėtų padėti išvengti piktnaudžiavimo tipo patvirtinimo sistema, kuris galimas tam tikrais atvejais, kai gamintojas teikia pakartotines paraiškas dėl tam tikro tipo patvirtinimo pratęsimo arba paraiškas dėl pratęsimo, kuriomis siekia išvengti naujų techninių reikalavimų, susijusių su aukštesnio lygio saugumu ar aplinkos apsauga, taikymo.

127. Taigi manau, kad sprendimas patenkinti paraišką dėl 245G tipo patvirtinimo pratęsimo, įtraukiant anksčiau patvirtinto tipo, kaip antai 246, 176 ir 117 tipų, transporto priemones, neprieštarauja saugumo ir aplinkos apsaugos tikslams, kurių siekiama Pagrindų direktyva.

128. Darau išvadą, kad ieškinio trečiąjį pagrindą Teisingumo Teismas turėtų atmesti.

V. Išvada

129. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui nuspręsti taip:

- Vokietijos Federacinė Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 2007/46/EB 12 ir 30 straipsnius, nes nesiėmė priemonių, būtinų 246, 176 ir 117 tipų transporto priemonių atitikčiai jų patvirtintiems tipams atkurti,
- Vokietijos Federacinė Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Pagrindų direktyvos 46 straipsnį, nes nesiėmė priemonių nubausti *Daimler* už padarytus Direktyvos 5 ir 18 straipsnių pažeidimus,
- likusią ieškinio dalį atmesti,
- Vokietijos Federacinė Respublika turi padengti du trečdalius Europos Komisijos bylinėjimosi išlaidų ir du trečdalius savo bylinėjimosi išlaidų. Komisija padengia vieną trečdalį Vokietijos Federacinės Respublikos bylinėjimosi išlaidų ir vieną trečdalį savo bylinėjimosi išlaidų.

³⁹ Tai matyti iš Pagrindų direktyvos 45 straipsnio 1 dalies ir XIX priedo bendro išaiškinimo.

⁴⁰ Išskirta mano.

⁴¹ COM(2016) 31 *final*.

⁴² Žr. pasiūlymo 33 straipsnį.