



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Tweede kamer)

4 oktober 2018*

„Niet-nakoming – Richtlijn 2006/40/EG – Emissies van klimaatregelingsapparatuur in motorvoertuigen – Artikel 5, leden 4 en 5 – Richtlijn 2007/46/EG – Goedkeuring van motorvoertuigen – Artikelen 12, 29, 30 en 46 – Voertuigen die niet aan de technische voorschriften voldoen – Verantwoordelijkheid van de nationale autoriteiten”

In zaak C-668/16,

betreffende een beroep wegens niet-nakoming krachtens artikel 258 VWEU, ingesteld op 23 december 2016,

Europese Commissie, vertegenwoordigd door C. Hermes, D. Kukovec en A.C. Becker als gemachtigden,

verzoekster,

tegen

Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door T. Henze en D. Klebs als gemachtigden,

verweerster,

wijst

HET HOF (Tweede kamer),

samengesteld als volgt: M. Ilešič, kamerpresident, A. Rosas (rapporteur), C. Toader, A. Prechal en E. Jarašiūnas, rechters,

advocaat-generaal: P. Mengozzi,

griffier: R. Șereș, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 11 januari 2018,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 11 april 2018,

het navolgende

* Procestaal: Duits.

Arrest

- 1 De Europese Commissie verzoekt het Hof vast te stellen dat de Bondsrepubliek Duitsland is tekortgeschoten in haar verplichtingen krachtens richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende emissies van klimaatregelingsapparatuur in motorvoertuigen en houdende wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB 2006, L 161, blz. 12; hierna: „richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur”) en richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB 2007, L 263, blz. 1; hierna: „kaderrichtlijn”), zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 371/2010 van de Commissie van 16 april 2010 (PB 2010, L 110, blz. 1):
 - doordat zij niet de nodige maatregelen heeft genomen om ervoor te zorgen dat de voertuigen van de typen 246, 176 en 117 opnieuw in overeenstemming zijn met de goedgekeurde typen (artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn);
 - doordat zij niet de nodige maatregelen heeft genomen voor de toepassing van de sancties (artikel 46 junctis de artikelen 5 en 18 van de kaderrichtlijn), en
 - doordat zij op 17 mei 2013 een aanvraag van Daimler AG heeft ingewilligd om de bestaande voertuigtypegoedkeuring 245G uit te breiden tot voertuigen waarvoor reeds een andere typegoedkeuring was verleend en waarvoor de nieuwe voorwaarden van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur gelden, waardoor deze richtlijn wordt omzeild.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur

- 2 De richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur maakt deel uit van de in bijlage IV, deel I, van de kaderrichtlijn genoemde regelgevingen. Artikel 5, leden 4 en 5, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur luidt:

„4. Met ingang van 1 januari 2011 mogen de lidstaten geen EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring meer verlenen voor een voertuigtype met een klimaatregelingsysteem dat ontworpen is om gefluoreerde broeikasgassen te bevatten met een aardopwarmingsvermogen van meer dan 150.

5. Met ingang van 1 januari 2017 nemen de lidstaten ten aanzien van nieuwe voertuigen met een klimaatregelingsysteem dat ontworpen is om gefluoreerde broeikasgassen te bevatten met een aardopwarmingsvermogen van meer dan 150, de volgende maatregelen:

 - a) certificaten van overeenstemming worden niet langer als geldig beschouwd wat betreft [artikel 26, lid 1, van de kaderrichtlijn], en
 - b) registratie wordt geweigerd en verkoop en ingebruikneming worden verboden.”

Kaderrichtlijn

3 In de overwegingen 2 en 3 van de kaderrichtlijn staat te lezen:

„(2) Voor de totstandbrenging en de werking van de interne markt is het dienstig de nationale goedkeuringssystemen te vervangen door een communautaire goedkeuringsprocedure op basis van het beginsel van volledige harmonisatie.

(3) De technische voorschriften voor systemen, onderdelen, technische eenheden en voertuigen moeten worden geharmoniseerd en in regelgevingen gespecificeerd. Deze regelgevingen moeten er in de eerste plaats op zijn gericht een hoog niveau van verkeersveiligheid, gezondheidsbescherming, milieubescherming, energie-efficiëntie en beveiliging tegen ongeoorloofd gebruik te waarborgen.”

4 Artikel 3 van de kaderrichtlijn bepaalt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn en de in bijlage IV genoemde regelgevingen wordt, tenzij daarin anders is bepaald, verstaan onder: [...]

17. ‚voertuigtype‘: alle tot een categorie behorende voertuigen die ten minste op de in bijlage II, deel B, vermelde essentiële punten identiek zijn. Een voertuigtype kan varianten en uitvoeringen zoals omschreven in bijlage II, deel B, omvatten;

[...]”

5 In artikel 4, leden 1 tot en met 3, van deze richtlijn is bepaald:

„1. De lidstaten zien erop toe dat fabrikanten die een goedkeuring aanvragen, hun verplichtingen krachtens deze richtlijn nakomen.

2. De lidstaten verlenen alleen goedkeuring aan voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen.

3. De lidstaten staan alleen toe dat voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden die aan de voorschriften van deze richtlijn voldoen, worden geregistreerd, verkocht of in het verkeer gebracht.

[...]”

6 Artikel 5, lid 1, van de richtlijn luidt:

„De fabrikant is jegens de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk voor alle aspecten van de goedkeuringsprocedure en voor het waarborgen van de overeenstemming van de productie, ongeacht of hij al dan niet rechtstreeks bij alle fasen van de bouw van een voertuig, systeem, onderdeel of technische eenheid betrokken is.”

7 Artikel 6 van de kaderrichtlijn, met als opschrift „Procedures voor de EG-typegoedkeuring van voertuigen”, bepaalt in lid 6:

„De fabrikant dient de aanvraag bij de goedkeuringsinstantie in. Voor een bepaald voertuigtype mag slechts in één lidstaat één aanvraag worden ingediend.

Voor ieder goed te keuren type wordt een afzonderlijke aanvraag ingediend.”

- 8 Artikel 12 van deze richtlijn, met als opschrift „Maatregelen inzake de overeenstemming van de productie”, luidt:

„1. De lidstaat die een EG-typegoedkeuring verleent, neemt met betrekking tot die goedkeuring de nodige maatregelen overeenkomstig bijlage X om, zo nodig in samenwerking met de goedkeuringsinstanties van de overige lidstaten, te verifiëren of afdoende maatregelen zijn genomen om te waarborgen dat de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type.

2. De lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, neemt met betrekking tot die goedkeuring de nodige maatregelen overeenkomstig bijlage X om, zo nodig in samenwerking met de goedkeuringsinstanties van de overige lidstaten, te verifiëren of de in lid 1 bedoelde maatregelen nog steeds afdoende zijn en of de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie nog steeds in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type.

De verificatie van de overeenstemming van de producten met het goedgekeurde type wordt beperkt tot de procedures van bijlage X en die van de regelgevingen die specifieke voorschriften bevatten. Hiertoe mag de goedkeuringsinstantie van de lidstaat die de EG-typegoedkeuring heeft verleend, alle in de regelgevingen van bijlage IV of XI voorgeschreven controles of tests uitvoeren op monsters die in de bedrijfsgebouwen, inclusief de productiefaciliteiten, van de fabrikant zijn genomen.

3. Indien een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat de in lid 1 bedoelde regelingen niet worden toegepast, aanzienlijk afwijken van de overeengekomen regelingen en controleplannen of niet meer worden toegepast, zonder dat de productie is stopgezet, neemt hij de nodige maatregelen, die kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring, om ervoor te zorgen dat de procedure voor de overeenstemming van de productie correct wordt nageleefd.”

- 9 Artikel 14 van de kaderrichtlijn, dat deel uitmaakt van hoofdstuk V („Wijzigingen van EG-typegoedkeuringen”) van deze richtlijn, heeft als opschrift „Bijzondere bepalingen voor voertuigen”, en bepaalt in lid 2:

„Een herziening wordt een ‚uitbreiding’ genoemd als, naast het bepaalde in lid 1:

- a) aanvullende inspecties of nieuwe tests noodzakelijk zijn;
- b) een gegeven op het EG-typegoedkeuringscertificaat, de bijlagen uitgezonderd, is gewijzigd;
- c) krachtens de regelgevingen die op het goedgekeurde voertuigtype van toepassing zijn, nieuwe voorschriften in werking treden.

[...]”

- 10 Artikel 15 van deze richtlijn, dat deel uitmaakt van datzelfde hoofdstuk, heeft als opschrift „Bijzondere bepalingen voor systemen, onderdelen en technische eenheden”, en bepaalt in lid 2:

„Een herziening wordt een ‚uitbreiding’ genoemd als, naast het bepaalde in lid 1:

- a) aanvullende inspecties of nieuwe tests noodzakelijk zijn;
- b) een gegeven op het EG-typegoedkeuringscertificaat, de bijlagen uitgezonderd, is gewijzigd;
- c) krachtens de regelgevingen die op het goedgekeurde systeem, onderdeel of goedgekeurde technische eenheid van toepassing zijn, nieuwe voorschriften in werking treden.

[...]”

- 11 Artikel 17 van de kaderrichtlijn, betreffende het einde van de geldigheid van een EG-typegoedkeuring voor voertuigen, bepaalt in lid 1:

„Een EG-typegoedkeuring voor een voertuig verliest haar geldigheid indien:

[...]

b) de productie van het goedgekeurde voertuig vrijwillig definitief wordt stopgezet;

[...]”

- 12 Artikel 18 van deze richtlijn, met als opschrift „Certificaat van overeenstemming”, bepaalt in lid 1, eerste alinea, het volgende:

„Als houder van een EG-typegoedkeuring van een voertuig geeft de fabrikant een certificaat van overeenstemming af waarvan elk compleet, incompleet of voltooid voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is gebouwd, vergezeld gaat.”

- 13 Artikel 29 van deze richtlijn luidt:

„1. Indien een lidstaat van oordeel is dat nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden, ook al voldoen zij aan de toepasselijke voorschriften of zijn zij naar behoren gemerkt, een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid, dan wel het milieu of de volksgezondheid ernstig schaden, mag die lidstaat gedurende een periode van maximaal zes maanden weigeren deze voertuigen te registreren of de verkoop of het in het verkeer brengen van deze voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden op zijn grondgebied toe te staan.

In dat geval stelt de betrokken lidstaat de fabrikant, de overige lidstaten en de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis, met opgave van de redenen voor zijn besluit, waarbij de lidstaat in het bijzonder vermeldt of het besluit het gevolg is van:

- tekortkomingen in de betrokken regelgevingen, of
- onjuiste toepassing van de betrokken voorschriften.

2. De Commissie raadpleegt zo spoedig mogelijk de betrokken partijen, en met name de goedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring heeft verleend, ter voorbereiding van het besluit.

3. Wanneer de in lid 1 bedoelde maatregelen het gevolg zijn van tekortkomingen in de betrokken regelgevingen, worden als volgt passende maatregelen genomen:

- wanneer het bijzondere richtlijnen of verordeningen van de lijst van deel I van bijlage IV betreft, wijzigt de Commissie deze volgens de in artikel 40, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing;
- wanneer het VN/ECE-reglementen betreft, stelt de Commissie de vereiste ontwerp-wijzigingen van de betrokken VN/ECE-reglementen voor volgens de procedure die krachtens de herziene overeenkomst van 1958 van toepassing is.

4. Wanneer de in lid 1 bedoelde maatregelen het gevolg zijn van onjuiste toepassing van de betrokken voorschriften, neemt de Commissie de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de voorschriften worden nageleefd.”

- 14 Artikel 30 van de kaderrichtlijn, met als opschrift „Voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die niet in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type”, bepaalt:

„1. Indien een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, van oordeel is dat nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die van een certificaat van overeenstemming of een goedkeuringsmerk zijn voorzien, niet in overeenstemming zijn met het door hem goedgekeurde type, neemt hij de nodige maatregelen, die waar nodig kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring, om de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie in overeenstemming te brengen met het goedgekeurde type. De goedkeuringsinstantie van deze lidstaat stelt de goedkeuringsinstanties van de overige lidstaten in kennis van de genomen maatregelen.

[...]

3. Indien een lidstaat aantoont dat nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden die van een certificaat van overeenstemming of een goedkeuringsmerk zijn voorzien, niet in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type, kan hij de lidstaat die de EG-typegoedkeuring heeft verleend, verzoeken te verifiëren of de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in productie nog in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type. De betrokken lidstaat voert deze verificatie zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen zes maanden na de datum van het verzoek uit.

4. De goedkeuringsinstantie verzoekt de lidstaat die de typegoedkeuring aan het systeem, het onderdeel, de technische eenheid of het incomplete voertuig heeft verleend, in de volgende gevallen de nodige maatregelen te nemen om de voertuigen in productie opnieuw in overeenstemming te brengen met het goedgekeurde type:

- a) in geval van een EG-typegoedkeuring van een voertuig, indien de niet-overeenstemming van een voertuig uitsluitend aan de niet-overeenstemming van een systeem, onderdeel of technische eenheid kan worden toegeschreven;
- b) in geval van een meerfasentypegoedkeuring, indien de niet-overeenstemming van een voltooid voertuig uitsluitend kan worden toegeschreven aan de niet-overeenstemming van een systeem, onderdeel of technische eenheid dat of die deel uitmaakt van het incomplete voertuig, of aan de niet-overeenstemming van het incomplete voertuig zelf.

De betrokken lidstaat neemt deze maatregelen, zo nodig in samenwerking met de lidstaat die het verzoek heeft gedaan, zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen zes maanden na de datum van het verzoek. Wanneer niet-overeenstemming wordt vastgesteld, neemt de goedkeuringsinstantie van de lidstaat die de EG-typegoedkeuring van het systeem, het onderdeel of de technische eenheid dan wel de goedkeuring van het incomplete voertuig heeft verleend, de in lid 1 vermelde maatregelen.

[...]”

- 15 Artikel 32, leden 1 en 2, van deze richtlijn luidt:

„1. Wanneer een fabrikant aan wie een EG-typegoedkeuring voor een voertuig is verleend, overeenkomstig de bepalingen van een regelgevingsinstrument of krachtens richtlijn 2001/95/EG [van het Europees Parlement en de Raad van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid (PB 2002, L 11, blz. 4)], reeds verkochte, geregistreerde of in het verkeer gebrachte voertuigen moet terugroepen omdat een of meer op het voertuig gemonteerde, al dan niet overeenkomstig deze richtlijn goedgekeurde systemen, onderdelen of technische eenheden een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu betekenen, stelt hij de goedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring aan het voertuig heeft verleend, hiervan onmiddellijk in kennis.

2. De fabrikant stelt de goedkeuringsinstantie een reeks maatregelen voor om het in lid 1 bedoelde gevaar te neutraliseren. De goedkeuringsinstantie deelt de voorgestelde maatregelen onmiddellijk aan de instanties van de andere lidstaten mee.

De bevoegde instanties zien erop toe dat deze maatregelen op hun grondgebied effectief worden uitgevoerd.”

16 In artikel 45, lid 5, van de kaderrichtlijn is bepaald:

„Deze richtlijn leidt niet tot de ongeldigheid van een EG-typegoedkeuring die vóór 29 april 2009 aan voertuigen van categorie M1 is verleend en belet niet dat een dergelijke goedkeuring wordt uitgebreid.”

17 Artikel 46 van deze richtlijn, met als opschrift „Sancties”, luidt:

„De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn in geval van overtreding van de bepalingen van deze richtlijn, met name van de verbodsbepalingen in of als gevolg van artikel 31, en van de in bijlage IV, deel I, vermelde regelgevingen en zij treffen alle maatregelen die nodig zijn voor de toepassing van die sancties. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk 29 april 2009 in kennis van de desbetreffende bepalingen en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.”

18 Bijlage II bij de kaderrichtlijn heeft als opschrift „Definitie van voertuigcategorieën en voertuigtypes” en preciseert in deel A, punt 1, dat de categorie M1 ziet op „voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwde voertuigen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend”. In deel B van deze bijlage is bepaald:

„1. Met betrekking tot categorie M1

Een ‚type’ bestaat uit voertuigen die ten minste op de volgende essentiële punten niet van elkaar verschillen:

- de fabrikant;
- de typeaanduiding van de fabrikant,
- essentiële aspecten van de constructie en het ontwerp:
 - chassis/bodemplaat (duidelijke en fundamentele verschillen);
 - motor (verbranding/elektrisch/hybride),

Onder ‚variant’ van een type worden tot een type behorende voertuigen verstaan die ten minste op de volgende essentiële punten niet van elkaar verschillen:

- carrosserietype (bijvoorbeeld sedan, hatchback, coupé, cabriolet, stationwagen en MPV);
- motor:
 - werkingsprincipe (zoals in bijlage III, punt 3.2.1.1),
 - aantal en opstelling van de cilinders,

- vermogensverschillen van meer dan 30 % (het hoogste vermogen is meer dan 1,3-maal het laagste vermogen),
- verschillen in cilinderinhoud van minder dan 20 % (de grootste cilinderinhoud is meer dan 1,2-maal de kleinste);
- aangedreven assen (aantal, plaats en onderlinge verbindingen);
- gestuurde assen (aantal en plaats).

Onder ‚uitvoering van een variant’ worden voertuigen verstaan die bestaan uit een combinatie van punten in het informatiepakket overeenkomstig de voorschriften van bijlage VIII.

[...]”

- 19 Bijlage IV bij de kaderrichtlijn bevat met name een lijst van regelgevingen die moeten worden nagekomen met het oog op de EG-typegoedkeuring van voertuigen, waaronder de in deel I vermelde richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur.
- 20 De inhoud van het EG-certificaat van overeenstemming wordt uiteengezet in bijlage IX bij de kaderrichtlijn. In punt 0 van die bijlage staat het volgende te lezen:

„Het certificaat van overeenstemming is een door de voertuigfabrikant afgegeven verklaring voor de koper dat het gekochte voertuig op het ogenblik van de productie aan de geldende communautaire wetgeving voldoet.

Het certificaat van overeenstemming dient ook om de bevoegde instanties van de lidstaten in staat te stellen voertuigen te registreren zonder van de aanvrager aanvullende technische documentatie te moeten verlangen.

[...]”

- 21 Bijlage X bij de kaderrichtlijn zet de procedure uiteen voor de controle van de conformiteit van de productie, die beoogt te garanderen dat elk geproduceerd voertuig, systeem, onderdeel en elke geproduceerde technische eenheid overeenstemt met het goedgekeurde type. Volgens punt 0, tweede alinea, van deze bijlage omvat deze procedure de volgende maatregelen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn: de beoordeling van de kwaliteitbewakingssystemen en de verificatie van het goedgekeurde object en productgerelateerde controles.
- 22 De kaderrichtlijn is met name gewijzigd bij verordening (EU) nr. 678/2011 van de Commissie van 14 juli 2011 tot vervanging van bijlage II en tot wijziging van de bijlagen IV, IX en XI bij richtlijn 2007/46 (PB 2011, L 185, blz. 30).
- 23 De overwegingen 3 en 4 van verordening nr. 678/2011 luiden:

„(3) De ervaring leert dat de huidige criteria om te bepalen of een nieuw voertuigmodel als een nieuw type moet worden beschouwd, te vaag zijn. Door deze onzekerheid kan de toepassing van nieuwe voorschriften in de [...] wetgeving [van de Europese Unie] voor nieuwe voertuigtypen vertraagd worden. Ook wijst de ervaring uit dat de [Unie]wetgeving voor kleine series kan worden omzeild door een voertuigtype op te splitsen in verschillende subtypen, met verschillende typegoedkeuringen. Hierdoor kan in de Europese Unie een ontoelaatbaar aantal nieuwe voertuigen op grond van de regeling voor kleine series in het verkeer worden gebracht. Het is dan ook belangrijk te specificeren op grond van welke technische kenmerken wordt bepaald wat een nieuw type is.

(4) Overeenkomstig de beginselen in de mededelingen van de Commissie Actieplan ‚Vereenvoudiging en verbetering van de regelgeving‘ en Actieprogramma ter vermindering van de administratieve lasten in de Europese Unie is een heroverweging van de criteria voor het definiëren van de varianten en uitvoeringen binnen een voertuigtype wenselijk om de administratieve belasting van voertuigfabrikanten te verminderen. Hierdoor zou het typegoedkeuringsproces bovendien transparanter worden voor de bevoegde instanties van de lidstaten.”

24 Volgens artikel 3, lid 1, tweede alinea, van verordening nr. 678/2011 is deze verordening van toepassing op nieuwe voertuigtypen waarvoor vanaf 29 oktober 2012 goedkeuring wordt verleend. Voorts is in artikel 2 van die verordening bepaald dat genoemde verordening niet leidt tot de ongeldigheid van een voertuigtypegoedkeuring die vóór 29 oktober 2012 is verleend en niet belet dat een dergelijke goedkeuring wordt uitgebreid.

Richtlijn 2001/95

25 Artikel 2 van richtlijn 2001/95 bepaalt:

„In de zin van deze richtlijn wordt verstaan onder:

[...]

b) ‚veilig product‘: een product dat bij normale of redelijkerwijs te verwachten gebruiksomstandigheden – ook wat gebruiksduur en eventueel indienststelling, installatie en onderhoudseisen betreft – geen enkel risico oplevert, dan wel slechts beperkte risico’s die verenigbaar zijn met het gebruik van het product en vanuit het oogpunt van een hoog beschermingsniveau voor de gezondheid en de veiligheid van personen, aanvaardbaar worden geacht, [...]

d) ‚ernstig risico‘: een ernstig risico dat snel ingrijpen van de overheid vereist, met inbegrip van risico’s waarvan de gevolgen zich niet onmiddellijk voordoen;

[...]”

Duits recht

26 § 7 van de EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (besluit betreffende de EG-voertuiggoedkeuring) van 3 februari 2011 (BGBl. 2011 I, blz. 126), zoals gewijzigd bij artikel 4 van het besluit van 19 oktober 2012 (BGBl. 2012 I, blz. 2232), bepaalt in lid 1:

„Een EG-typegoedkeuring vervalt wanneer voor de registratie, verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen als bedoeld in artikel 3, lid 1, van [de kaderrichtlijn] nieuwe voorschriften van een regelgeving in werking treden, en de goedkeuring niet dienovereenkomstig kan worden bijgewerkt. Zij vervalt eveneens wanneer de productie van het goedgekeurde voertuig definitief wordt stopgezet. De fabrikant dient van de stopzetting van de productie kennis te geven aan het Kraftfahrt-Bundesamt [(federale dienst voor motorvoertuigen; hierna: ‚KBA‘)].”

27 § 25 van dit besluit luidt:

„(1) Indien het KBA vaststelt dat de voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden niet in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type, kan het de vereiste maatregelen nemen overeenkomstig de [kaderrichtlijn], om overeenstemming van de productie met het goedgekeurde type te garanderen.

(2) Het KBA kan, om tekortkomingen te verhelpen en overeenstemming met de voorschriften van de reeds in het verkeer gebrachte voertuigen, onderdelen of technische eenheden te garanderen, achteraf aanvullende voorschriften opleggen.

(3) Het KBA kan de goedkeuring volledig dan wel gedeeltelijk intrekken of herroepen, inzonderheid wanneer wordt vastgesteld dat:

1. voertuigen met een certificaat van overeenstemming of zelfstandige technische eenheden of onderdelen met een voorgeschreven kenmerk niet in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type;
2. voertuigen, zelfstandige technische eenheden of onderdelen een aanzienlijk risico voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid en het milieu met zich brengen;
3. de fabrikant geen doeltreffend systeem heeft om toezicht op de overeenstemming van de productie te houden, of dit systeem niet op de voorgeschreven wijze gebruikt;

of

4. de houder van de typegoedkeuring de aan de typegoedkeuring verbonden verplichtingen niet nakomt.”

Aan het geding ten grondslag liggende feiten en precontentieuze procedure

- 28 De richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur is vastgesteld in 2006 en in artikel 5, lid 4, ervan is bepaald dat de klimaatregelingsapparatuur van alle voertuigtypen die na 1 januari 2011 worden goedgekeurd een koelmiddel met een aardopwarmingsvermogen van maximaal 150 mag bevatten.
- 29 Terwijl de Europese voertuigfabrikanten tot dan koelmiddel R134a gebruikten, dat een aardopwarmingsvermogen van bijna 1300 heeft, hebben zij in het kader van een procedure van internationale normalisatie in 2009 besloten om een koelmiddel met de referentiecodel R1234yf te gebruiken, dat een aardopwarmingsvermogen van 4 heeft.
- 30 Na een leveringsonderbreking van koelmiddel R1234yf doordat de productielocaties door de tsunami van Fukushima (Japan) waren verwoest, heeft de Commissie in april 2012 de lidstaten ervan in kennis gesteld dat zij, gelet op de buitengewone omstandigheden, geen inbreukprocedure zou inleiden wegens niet-overeenstemming van de voertuigen met de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur, althans niet zolang het koelmiddel R1234yf – het enige koelmiddel dat met deze richtlijn verenigbaar is – niet opnieuw verkrijgbaar was, maar dat dit moratorium in geen geval tot na 31 december 2012 zou duren.
- 31 Op 3 maart 2011, 8 juni 2011 en 18 oktober 2012 heeft het KBA, als Duitse instantie die bevoegd is voor de typegoedkeuring van voertuigen, de nieuwe voertuigtypen 246, 176 en 117 op aanvraag van Daimler goedgekeurd als zijnde in overeenstemming met de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur.
- 32 In september 2012 heeft Daimler twijfels geuit bij de Duitse overheid over de veiligheid van het gebruik van koelmiddel R1234yf in de voertuigtypen 246, 176 en 117. Daimler heeft ongeveer 700 voertuigen teruggeroepen om het koelmiddel te vervangen en het heeft te kennen gegeven dat het voornemens was ook na het verstrijken van het moratorium in januari 2013 koelmiddel R134a in plaats van koelmiddel R1234yf – waarvan het gebruik als basis diende voor de toekenning van de overeenkomstige typegoedkeuringen – te gebruiken in deze voertuigtypen. In november 2012 heeft de

Duitse overheid de Commissie verzocht de voorschriften van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur niet toe te passen, op grond dat de veiligheid van koelmiddel R1234yf opnieuw moest worden geverifieerd.

- 33 Van 1 januari tot en met 26 juni 2013 heeft Daimler 133 713 voertuigen van de typen 246, 176 en 117 verkocht die waren uitgerust met klimaatregelingsapparatuur op basis van koelmiddel R134a.
- 34 Op 3 januari 2013 heeft het KBA Daimler verzocht de maatregelen kenbaar te maken die de fabrikant had genomen ter zake van de niet-overeenstemming van de voertuigtypen 246, 176 en 117. In antwoord op dit verzoek heeft Daimler op 15 januari 2013 een actieplan gepresenteerd waarmee werd beoogd vóór 15 juni 2013 een technische oplossing te vinden. Op 4 maart 2013 heeft het KBA Daimler opgedragen passende maatregelen te nemen teneinde de overeenstemming te herstellen, waarbij deze instantie opmerkte dat indien de niet-overeenstemming niet werd verholpen, de typegoedkeuringen met ingang van 30 juni 2013 zouden worden ingetrokken.
- 35 Op 26 juni 2013 heeft Daimler het KBA meegedeeld dat het de productie van de typen 246, 176 en 117 definitief had stopgezet.
- 36 Op 17 mei en 3 juni 2013 heeft het KBA verzoeken ontvangen van Daimler om de in 2008 – dus voordat de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur van toepassing was – verkregen goedkeuring voor het voertuigtype 245G uit te breiden naar andere varianten.
- 37 Op 10 juni 2013 heeft de Commissie een verzoek om inlichtingen doen toekomen aan de Bondsrepubliek Duitsland, en op 27 januari 2014 een aanmaningsbrief. De Commissie verweet de Duitse overheid dat zij had toegestaan dat er tussen januari en juni 2013 133 713 voertuigen werden gebouwd en in de handel gebracht in strijd met de bepalende typegoedkeuring en dat de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur werd omzeild, alsook dat zij de fabrikant geen sancties had opgelegd.
- 38 Op 26 maart 2014 heeft de Bondsrepubliek Duitsland daarop geantwoord. Met betrekking tot de voertuigen die niet in overeenstemming waren, heeft deze lidstaat verwezen naar de discretionaire bevoegdheid van de nationale autoriteiten op grond van de kaderrichtlijn en naar het evenredigheidsbeginsel. Deze lidstaat heeft uiteengezet dat uit de door Daimler verstrekte gegevens kon worden opgemaakt dat het gebruik van koelmiddel R1234yf een veiligheidsrisico inhield.
- 39 De Bondsrepubliek Duitsland meende eveneens dat het KBA verplicht was Daimlers aanvraag tot uitbreiding van de goedkeuring voor het type 245G in te willigen.
- 40 Op 25 september 2014 heeft de Commissie een met redenen omkleed advies doen toekomen aan de Bondsrepubliek Duitsland, waarin zij vasthield aan de in haar aanmaningsbrief uiteengezette grieven. De Commissie verzocht de lidstaat binnen een termijn van twee maanden na ontvangst van het met redenen omkleed advies de nodige maatregelen te nemen om dit advies op te volgen.
- 41 De Bondsrepubliek Duitsland heeft op dit advies geantwoord bij brief van 25 november 2014, waarin zij hoofdzakelijk dezelfde argumenten aanvoerde als in haar antwoord op de aanmaningsbrief.
- 42 Omdat de Commissie met het antwoord van de Bondsrepubliek Duitsland geen genoegen kon nemen, heeft zij besloten het onderhavige beroep in te stellen.

Beroep

Eerste grief: schending van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de kaderrichtlijn, met name de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn

Argumenten van partijen

- 43 Met haar eerste grief verzoekt de Commissie vast te stellen dat de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de kaderrichtlijn zijn geschonden, met name de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn, doordat de Bondsrepubliek Duitsland niet de nodige maatregelen heeft genomen om de overeenstemming van de voertuigtypen 246, 176 en 117 met hun goedgekeurde typen te herstellen.
- 44 De Commissie herinnert eraan dat de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn bepalen dat een lidstaat die een voertuigtype heeft goedgekeurd, moet verifiëren of de voertuigen in productie in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type, en dat deze lidstaat, indien hij ontdekt dat de productie of nieuwe voertuigen van de typegoedkeuring afwijken, maatregelen dient te nemen om deze overeenstemming te garanderen en, voor zover nodig, de typegoedkeuring dient in te trekken, om ervoor te zorgen dat de voertuigen in productie in overeenstemming worden gebracht met het goedgekeurde type. Artikel 12 van de kaderrichtlijn, met name lid 3 ervan, en bijlage X bij deze richtlijn beogen niet enkel te voorzien in passende maatregelen om elke niet-overeenstemming van de productie vast te stellen, maar in het bijzonder de overeenstemming van de productie te waarborgen, door te garanderen dat de nodige maatregelen worden genomen indien een tekortkoming in de overeenstemming wordt vastgesteld.
- 45 De Commissie meent dat de voertuigtypen 246, 176 en 117 overeenkomstig artikel 4, lid 2, junctis bijlage IV bij de kaderrichtlijn en artikel 5, lid 4, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur slechts een typegoedkeuring konden krijgen op voorwaarde dat het in de klimaatregelingsapparatuur van deze voertuigen gebruikte koelmiddel een aardopwarmingsvermogen heeft van niet meer dan 150. Daimler heeft nieuwe voertuigen van de typen 246, 176 en 117 geproduceerd, waarbij in hun klimaatregelingsapparatuur een koelmiddel met een aardopwarmingsvermogen van meer dan 150 werd gebruikt, waardoor deze voertuigen niet in overeenstemming waren met het goedgekeurde voertuigtype.
- 46 De Commissie merkt op dat de Duitse overheid heeft toegegeven dat zij wist dat Daimler tussen 1 januari 2013 en 26 juni 2013 133 713 voertuigen had verkocht die niet in overeenstemming waren.
- 47 De Commissie voert aan dat Daimler naast deze 133 713 voertuigen, is doorgegaan met de productie van voertuigen van de typen 246, 176 en 117, door het type 245G – een oud voertuigtype waarop de vereisten van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur niet van toepassing waren – uit te breiden naar deze voertuigen. In dit verband voert zij aan dat afgezien van het feit dat de klimaatregelingsapparatuur van de voertuigen van klasse A, klasse B en klasse CLA – waarnaar het voertuigtype 245G is uitgebreid – koelmiddel R134a bevat, deze voertuigen identiek zijn aan de voertuigen die als de typen 246, 176 en 117 zijn goedgekeurd. Volgens haar zijn tussen begin 2013 en eind 2016 in totaal ongeveer 800 000 voertuigen verkocht die niet in overeenstemming met hun typegoedkeuring waren.
- 48 De Commissie verwijt de Bondsrepubliek Duitsland dat zij geen maatregelen heeft genomen die konden garanderen dat de overeenstemming met het goedgekeurde type werd hersteld, zoals de intrekking van de typegoedkeuring of de terugroeping en herstelling van de voertuigen in kwestie.

- 49 In antwoord op het argument van de Bondsrepubliek Duitsland inzake de twijfels voor de veiligheid die het gebruik van koelmiddel R1234yf in de voertuigtypen 246, 176 en 117 met zich meebrengt, betoogt de Commissie dat intussen is aangetoond dat deze twijfels ongegrond zijn. Bovendien doet het er voor de juridische beoordeling van de in casu ten laste gelegde inbreuken weinig toe of de Duitse overheid, op basis van de informatie waarover zij beschikte, moest vaststellen dat het gebruik van dat koelmiddel een gevaar vormde voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid.
- 50 De kaderrichtlijn bevat immers geen uitzonderingen op grond waarvan de lidstaten de geharmoniseerde technische voorschriften naast zich mogen neerleggen in geval van twijfel over de vraag of deze voorschriften passend zijn, maar een onvoorwaardelijke verplichting om te waarborgen dat alle technische voorschriften worden nageleefd. Wat met name artikel 30 van de kaderrichtlijn betreft, betoogt de Commissie dat verweersters overwegingen inzake evenredigheid haar niet vrijstellen van de verplichting om de nodige maatregelen te treffen tegen Daimler teneinde de overeenstemming van de betrokken voertuigen met het goedgekeurde type te herstellen.
- 51 Ten slotte herinnert de Commissie eraan dat indien voertuigen ondanks het feit dat zij in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type „een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid, dan wel het milieu of de volksgezondheid ernstig schaden”, de betrokken lidstaat op grond van artikel 29 van de kaderrichtlijn bij wijze van uitzondering gedurende maximaal zes maanden kan weigeren deze voertuigen te registreren of de verkoop of het in het verkeer brengen van deze voertuigen toe te staan. De Bondsrepubliek Duitsland heeft de in dit verband vastgestelde procedure evenwel niet gevolgd.
- 52 De Bondsrepubliek Duitsland zet uiteen dat Daimler en andere organisaties zoals Verband der Automobilindustrie en Deutsche Umwelthilfe eind 2012 op basis van uitgevoerde tests tot de vaststelling zijn gekomen dat het gebruik van het nieuwe koelmiddel R1234yf in voertuigen een „aantoonbaar risico voor de veiligheid” vormde. Uit deze tests, die eveneens andere voertuigtypen dan die van Daimler betroffen, was immers gebleken dat het koelmiddel in bepaalde situaties plots en hevig kan ontbranden, waardoor voertuigbrand ontstaat en zeer giftige blootstelling aan waterstoffluoride en carbonylfuoride optreedt, zodat de passagiers van het voertuig en de personen die zich in de nabijheid daarvan bevinden, moeten worden geacht aan een onmiddellijk levensbedreigend gevaar te worden blootgesteld. Bovendien waren andere autofabrikanten dezelfde mening toegedaan en zij hebben in de tweede helft van 2012 hun goedkeuringen voor voertuigen met het nieuwe koelmiddel R1234yf omgezet in oudere goedkeuringen die het gebruik van koelmiddel R134a toestaan.
- 53 In die omstandigheden had het KBA in dat stadium ervan uit moeten gaan dat de voertuigen met het nieuwe koelmiddel R1234yf een ernstig risico opleverden in de zin van artikel 2, onder d), van richtlijn 2001/95, zodat deze instantie niet kan worden verweten dat zij Daimler niet heeft verplicht de 133 713 voertuigen die tussen 1 januari 2013 en 26 juni 2013 werden verkocht en die niet in overeenstemming waren met de goedgekeurde typen onmiddellijk te verbouwen. Het besluit van het KBA om zelf tests uit te voeren teneinde vervolgens met kennis van zaken een besluit te kunnen nemen, is aldus volledig in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel en na een grondige controle heeft het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek (GCO) van de Unie dat besluit overigens juist geacht. De resultaten van die tests hebben weliswaar onvoldoende bewijs opgeleverd om het bestaan van een ernstig risico in de zin van richtlijn 2001/95 te bevestigen en een snel optreden te vereisen, maar dit neemt niet weg dat ontbranding en blootstelling aan waterstoffluoride zijn geconstateerd, hetgeen een duidelijke aanwijzing vormt van de hardnekkige problemen die het gebruik van koelmiddel R1234yf in de klimaatregelingsapparatuur van motorvoertuigen veroorzaakt. Om veiligheidsredenen heeft het KBA dus sterk aangeraden de tests voort te zetten teneinde de potentiële risico's preciezer te kunnen beoordelen.
- 54 De Bondsrepubliek Duitsland beklemtoont dat het KBA Daimler zeven keer heeft verzocht om de overeenstemming van die 133 713 voertuigen die niet met de typen in overeenstemming waren te herstellen, en de technische oplossingen die daartoe mogelijkerwijs vereist zijn te ontwikkelen. Bij

brief van 20 november 2015 heeft Daimler het KBA in kennis gesteld van de veiligheidsmaatregelen die het voorzag voor het gebruik van het nieuwe koelmiddel in zijn nieuwe voertuigen, en bij brieven van 16 en 18 december 2015, 7 maart 2016 en 23 september 2016 heeft het de mogelijke technische oplossingen uiteengezet om de 133 713 voertuigen die niet in overeenstemming waren door middel van verbouwing in overeenstemming te brengen met de goedgekeurde typen. Daimler heeft de overeenstemming van deze wagens evenwel niet hersteld daar het vreesde geen voldoende montagekwaliteit te kunnen waarborgen, zodat het KBA bij bestuurshandeling van 23 maart 2017 een dergelijke maatregel tot herstel van de overeenstemming heeft opgelegd. Daimler heeft evenwel bezwaar gemaakt tegen dit bevel en de administratieve onderzoeksprocedure daarvan is momenteel hangende.

- 55 De Bondsrepubliek Duitsland betwist het door de Commissie in het kader van haar eerste grief aangevoerde cijfer van 800 000 voertuigen, aangezien dit cijfer volgens haar betrekking heeft op voertuigen van het type 245G.
- 56 De Bondsrepubliek Duitsland stelt dat zij artikel 12 van de kaderrichtlijn niet heeft geschonden. Volgens haar uitlegging ziet deze bepaling niet op de verificatie van de voertuigen zelf, maar op de verificatie van het bestaan van passende maatregelen om vervolgens te garanderen dat deze voertuigen in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type. In casu zijn er geen aanwijzingen dat de kwaliteitscontrole van Daimler niet heeft gewerkt. Anders dan de Commissie stelt, gaat niet-overeenstemming niet automatisch gepaard met een tekortkoming bij de verificatie van het kwaliteitscontrolesysteem. Integendeel, het KBA is voortijdig op de hoogte gesteld van het feit dat er sinds 1 januari 2013 sprake was van niet-overeenstemming, aangezien koelmiddel R134a verder werd gebruikt in plaats van het voorgeschreven koelmiddel R1234yf.
- 57 De Bondsrepubliek Duitsland betwist eveneens dat zij artikel 30 van de kaderrichtlijn heeft geschonden. Deze lidstaat voert aan dat die bepaling de autoriteiten van de lidstaten uitdrukkelijk een discretionaire bevoegdheid verleent. De in die bepaling gebruikte uitdrukking „neemt [...] de nodige maatregelen” vormt een uitdrukking van het evenredigheidsbeginsel, en toont aan dat de lidstaten progressieve maatregelen moeten nemen en pas als laatste de typegoedkeuring moeten intrekken, zoals blijkt uit de in dezelfde bepaling vervatte uitdrukking „die waar nodig kunnen gaan tot”.
- 58 Zij beklemtoont dat artikel 30, lid 1, van de kaderrichtlijn geen termijn bevat en dat de termijn van vier maanden die het KBA in zijn brief van 4 maart 2013 heeft toegekend aan Daimler om de nodige maatregelen te nemen teneinde de overeenstemming te herstellen, niet te lang was, gelet op de in de leden 3 en 4 van datzelfde artikel 30 neergelegde termijn van zes maanden.
- 59 De Bondsrepubliek Duitsland betoogt dat de door het KBA in deze brief aangekondigde intrekking van de goedkeuring indien de fabrikant het bevel om de betrokken voertuigen vóór 30 juni 2013 in overeenstemming te brengen met het goedgekeurde type niet naleefde, niet langer kon worden toegepast aangezien Daimler de productie van deze voertuigen definitief had stopgezet vóór het verstrijken van die termijn. Voorts regelt de kaderrichtlijn niet wat er tot de intrekking van de typegoedkeuring moet gebeuren met de gebouwde en verkochte voertuigen. Artikel 32 bepaalt dat voertuigen kunnen worden teruggeroepen, maar enkel indien zij „een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu betekenen”. Dat is in casu echter niet het geval geweest. De niet-overeenstemming heeft immers geen groter risico voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid met zich meegebracht en wordt geacht slechts een marginale impact op het milieu te hebben gehad, gelet op de in de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur neergelegde overgangsbepalingen waardoor het oude koelmiddel tot aan het eind van de overgangperiode van zes jaar – die is verstreken op 31 december 2016 – kon blijven worden gebruikt in miljoenen nieuwe voertuigen en talrijke voertuigen zoals bussen, touringcars en bedrijfsvoertuigen, die niet binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vielen.

60 Volgens de Bondsrepubliek Duitsland zou een bevel om de betrokken voertuigen onmiddellijk te verbouwen de facto en gelet op het feit dat een dergelijke verbouwing op dat ogenblik onmogelijk was, hebben geleid tot de stillegging van deze voertuigen en ernstige economische schade voor de eigenaars daarvan, hetgeen gevolgen zou hebben gehad voor Daimler en de daarmee economisch verbonden ondernemingen in de volledige markt van de Unie.

Beoordeling door het Hof

61 Achtereenvolgens moeten de ten laste gelegde feiten, de uitlegging van artikel 12 van de kaderrichtlijn alsook artikel 30 daarvan, en ten slotte het verweermiddel van de Bondsrepubliek Duitsland betreffende de veiligheid van de voertuigen worden onderzocht.

62 De feiten die de Commissie aan de Bondsrepubliek Duitsland verwijt, betreffen met name 133 713 voertuigen die niet in overeenstemming zijn met de goedgekeurde typen 246, 176 en 117, en die Daimler heeft verkocht tussen 1 januari en 26 januari 2013, de dag waarop deze onderneming het KBA ervan in kennis heeft gesteld dat zij de productie van die voertuigen definitief had stopgezet. Een ander verwijt in het kader van de eerste grief van de Commissie betreft de verkoop tussen begin 2013 en eind 2016 van ongeveer 800 000 voertuigen die niet in overeenstemming waren met hun goedkeuring. Zoals de Commissie in haar repliek heeft gepreciseerd, bestaat dit cijfer van ongeveer 800 000 voertuigen ten eerste uit 133 713 voertuigen die niet in overeenstemming waren met de goedgekeurde typen 246, 176 en 117, en ten tweede uit voertuigen die in overeenstemming waren met de voornoemde typen, waarnaar het type 245G – een oud voertuigmodel waarop de vereisten van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur niet van toepassing waren – is uitgebreid. Deze laatstgenoemde categorie van voertuigen vormt tevens het voorwerp van de derde grief van de Commissie, waarin zij verweerster verwijt die richtlijn te hebben omzeild.

63 In dit verband zij opgemerkt dat de Commissie niet tegelijkertijd het verwijt kan maken, in het kader van de eerste grief, dat die voertuigen niet zijn gebouwd in overeenstemming met de goedgekeurde typen 246, 176 en 117 en, in het kader van de derde grief, dat voor de bouw ervan een uitbreiding van het type 245G is gebruikt.

64 Aangezien de Commissie niet betwist dat – zoals Daimler het KBA heeft meegedeeld – de productie van de voertuigen van de goedgekeurde typen 246, 176 en 117 op 26 juni 2013 definitief is stopgezet, dient in het kader van de onderhavige grief geen rekening te worden gehouden met andere voertuigen dan de 133 713 voertuigen die niet in overeenstemming zijn met deze goedgekeurde typen, die Daimler tot die datum heeft verkocht.

65 De Bondsrepubliek Duitsland betwist niet dat die 133 713 voertuigen niet in overeenstemming waren met de typen 246, 176 en 117 – die na 1 januari 2011 waren goedgekeurd – doordat zij niet het voor deze goedgekeurde typen aangegeven koelmiddel R1234yf bevatten maar een koelmiddel met een aardopwarmingsvermogen van meer dan de in artikel 5, lid 4, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur neergelegde referentiewaarde van 150. De Bondsrepubliek Duitsland betoogt evenwel dat zij niet is tekortgeschoten in de verplichtingen die op haar rusten krachtens artikel 12 en artikel 30 van de kaderrichtlijn, aangezien het KBA sinds eind 2012 op de hoogte was gebracht van de niet-overeenstemming, hetgeen erop wijst dat het kwaliteitscontrolesysteem als bedoeld in artikel 12 van de kaderrichtlijn doeltreffend was, en voorts aangezien de lidstaten overeenkomstig artikel 30 van de kaderrichtlijn over een discretionaire bevoegdheid beschikken. Het KBA heeft in casu evenredig gehandeld, in overeenstemming met de tekst van artikel 30 van de kaderrichtlijn en de noodzaak om de veiligheid en gezondheid van personen alsook de bescherming van het milieu te waarborgen.

- 66 Wat artikel 12 van de kaderrichtlijn betreft, ziet de eerste grief van de Commissie in wezen op lid 3 van dit artikel, inzake de maatregelen die de lidstaten moeten nemen indien de productie van de voertuigen niet in overeenstemming is met de typegoedkeuring, en niet op lid 1 daarvan, inzake de verificatie van de maatregelen van de ondernemingen om te waarborgen dat de voertuigen in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type.
- 67 De Bondsrepubliek Duitsland wordt immers niet verweten dat zij heeft verzuimd om de niet-overeenstemming van de productie vast te stellen, maar dat zij niet de nodige maatregelen heeft genomen om de overeenstemming van de productie te herstellen, terwijl voornoemd lid 3 bepaalt dat indien een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, vaststelt dat de maatregelen inzake de overeenstemming van de productie niet worden toegepast, aanzienlijk afwijken van de overeengekomen maatregelen of niet meer worden toegepast, zonder dat de productie is stopgezet, „hij de nodige maatregelen [neemt], die kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring”, om ervoor te zorgen dat de procedure voor de overeenstemming van de productie correct wordt nageleefd.
- 68 Wat artikel 30, lid 1, van de kaderrichtlijn betreft, zij opgemerkt dat ook deze bepaling voorschrijft dat indien een lidstaat die een EG-typegoedkeuring heeft verleend, van oordeel is dat nieuwe voertuigen die van een certificaat van overeenstemming zijn voorzien, niet in overeenstemming zijn met het door hem goedgekeurde type, „hij de nodige maatregelen [neemt], die waar nodig kunnen gaan tot intrekking van de typegoedkeuring”, om de voertuigen in overeenstemming te brengen met het goedgekeurde type.
- 69 In dit verband blijkt uit de bewoordingen van die bepalingen dat zij de lidstaten een beoordelingsmarge toekennen bij de bepaling van de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de voertuigen in overeenstemming worden gebracht met het goedgekeurde type.
- 70 Voorts blijkt uit de kaderrichtlijn dat niet kan worden uitgesloten dat een goedgekeurd type een ernstig risico met zich meebrengt dat pas na de goedkeuring wordt ontdekt. Zo bepaalt artikel 29 van deze richtlijn dat een lidstaat kan weigeren nieuwe voertuigen te registreren of de verkoop of het in het verkeer brengen van deze voertuigen, onderdelen of technische eenheden op zijn grondgebied toe te staan, ook al voldoen zij aan de toepasselijke voorschriften, indien hij van oordeel is dat zij een ernstig gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid, dan wel het milieu of de volksgezondheid ernstig schaden. Evenzo ziet artikel 32 van de kaderrichtlijn op de terugroeping van reeds verkochte, geregistreerde of in het verkeer gebrachte voertuigen indien een of meer op het voertuig gemonteerde, al dan niet overeenkomstig de kaderrichtlijn goedgekeurde systemen, onderdelen of technische eenheden een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu betekenen.
- 71 Naar analogie is in het kader van de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn bepaald dat wanneer, zoals in casu, de autoriteiten van de betrokken lidstaat door de voertuigfabrikant in kwestie ervan in kennis worden gesteld dat sprake is van niet-overeenstemming met een goedgekeurd type en de fabrikant ter rechtvaardiging van dat gebrek aan overeenstemming objectieve, betrouwbare en ernstige elementen aanvoert, die aantonen dat de naleving van de toepasselijke vereisten een ernstig risico voor de gezondheid en veiligheid van personen of voor het milieu veroorzaakt, deze autoriteiten niet dadelijk de terugroeping en verbouwing van de betrokken voertuigen moeten bevelen, of de typegoedkeuring in kwestie niet dadelijk moeten terugroepen, en hun eigen risicobeoordeling kunnen maken alvorens zij in voorkomend geval besluiten die terugroeping, die verbouwing of zelfs die intrekking te bevelen.
- 72 Die lidstaat dient, zoals in de artikelen 29 en 32 van de kaderrichtlijn is bepaald, de Commissie en de andere lidstaten niettemin onmiddellijk in kennis te stellen van het ernstige risico dat hem ter kennis is gebracht en, in voorkomend geval, van de door de fabrikant voorgestelde maatregelen om het risico in kwestie te neutraliseren.

- 73 Wanneer uit die beoordeling evenwel blijkt dat het gestelde ernstige risico niet is aangetoond, dient die lidstaat vervolgens zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de overeenstemming van de betrokken voertuigen met het goedgekeurde type wordt hersteld.
- 74 Zoals blijkt uit overweging 2 van de kaderrichtlijn, is de in deze richtlijn neergelegde goedkeuringsprocedure immers gebaseerd op het beginsel van volledige harmonisatie, zodat de lidstaten niet zelf, op grond van de beoordelingsmarge waarover zij beschikken uit hoofde van de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn, kunnen beoordelen of het nodig is het doel van overeenstemming te bereiken.
- 75 Zoals de advocaat-generaal heeft opgemerkt in punt 67 van zijn conclusie, zou het geharmoniseerde goedkeuringssysteem dat wordt gevormd door de bepalingen van de kaderrichtlijn en de regelgevingen elke nuttige werking verliezen indien de lidstaten zelf zouden kunnen bepalen of het nodig was het doel van overeenstemming te bereiken.
- 76 In dit verband kan ter illustratie nog worden opgemerkt dat artikel 30, lid 3, van de kaderrichtlijn bepaalt dat indien een lidstaat verzoekt de overeenstemming te verifiëren, de lidstaat die de EG-typegoedkeuring heeft verleend deze verificatie zo spoedig mogelijk en in elk geval binnen zes maanden na de datum van dat verzoek dient uit te voeren. Evenzo voorziet artikel 30, lid 4, van de kaderrichtlijn, onder de daarin gestelde voorwaarden, in eenzelfde termijn van maximaal zes maanden.
- 77 In casu blijkt uit het aan het Hof overgelegde dossier dat de Duitse overheid voortdurend contact heeft gehouden met de Commissie.
- 78 Niettemin moet erop worden gewezen dat deze overheid tardief heeft gereageerd ten aanzien van de niet-overeenstemming van de voertuigtypen 246, 176 en 117 met hun goedgekeurde typen. Zij is immers in september 2012 in kennis gesteld van Daimlers twijfels over de veiligheid van koelmiddel R1234yf, en de Commissie heeft op 10 juni 2013 om inlichtingen verzocht, op 27 januari 2014 een ingebrekestelling gestuurd, en op 25 september 2014 een met redenen omkleed advies. Uit het aan het Hof overgelegde dossier blijkt dat de Duitse overheid al op 8 oktober 2013, na een eerste testfase, heeft vastgesteld dat het onwaarschijnlijk is dat de door Daimler aangevoerde ernstige risico's voor de gezondheid en de veiligheid van personen alsook voor het milieu zich daadwerkelijk voordoen. Daarnaast geeft deze overheid toe dat Daimler bij brief van 20 november 2015 heeft bevestigd dat het methoden had ontdekt om het gebruik van het nieuwe koelmiddel in zijn nieuwe voertuigen veilig te maken, en dat Daimler al in december 2015 de mogelijke technische oplossingen had uiteengezet om de 133 713 voertuigen die niet in overeenstemming waren door middel van verbouwing in overeenstemming te brengen met de goedgekeurde typen. Het KBA heeft evenwel pas op 23 maart 2017 – meer dan twee jaar na het verstrijken van de in dat met redenen omkleed advies gestelde termijn – fabrikant Daimler bij bestuurshandeling gelast om die 133 713 voertuigen door verbouwing in overeenstemming te brengen.
- 79 Gelet op een en ander moet worden geoordeeld dat de Bondsrepubliek Duitsland de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn, doordat zij niet binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de nodige maatregelen heeft genomen om de overeenstemming met de goedgekeurde typen te herstellen van 133 713 voertuigen van de typen 246, 176 en 117, die Daimler van 1 januari tot en met 26 juni 2013 heeft verkocht, terwijl zij niet het voor deze goedgekeurde typen aangegeven koelmiddel R1234yf bevatten maar, in strijd met de in artikel 5, lid 4, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur neergelegde drempelwaarde, een koelmiddel met een aardopwarmingsvermogen van meer dan 150.

Tweede grief: schending van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de kaderrichtlijn, met name de artikelen 46, 5 en 18 van de kaderrichtlijn

Argumenten van partijen

- 80 Met haar tweede grief verzoekt de Commissie vast te stellen dat de Bondsrepubliek Duitsland de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de kaderrichtlijn, met name artikel 46 junctis de artikelen 5 en 18 ervan, heeft geschonden doordat zij niet de maatregelen heeft genomen die nodig zijn voor de toepassing van de sancties.
- 81 In haar verzoekschrift stelt de Commissie dat Daimler artikel 5, lid 1, van de kaderrichtlijn heeft geschonden, volgens hetwelk de fabrikant dient te waarborgen dat alle voorschriften die aan de goedkeuring van het betrokken voertuigtype ten grondslag liggen, blijvend worden nageleefd. Sinds januari 2013 produceert en verkoopt Daimler immers de voertuigtypen 246, 176 en 117, waarvan de klimaatregelingsapparatuur – die niet in overeenstemming is met de goedkeuringen voor deze typen – een koelmiddel bevat met een aardopwarmingsvermogen dat meer bedraagt dan de in artikel 5, lid 4, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur maximaal toegestane waarde.
- 82 Daimler heeft eveneens artikel 18 van de kaderrichtlijn juncto bijlage IX bij deze richtlijn geschonden, volgens hetwelk de fabrikant een certificaat van overeenstemming dient af te geven voor elk voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is gebouwd, waarbij een dergelijk certificaat, zoals blijkt uit bijlage IX bij de kaderrichtlijn, een verklaring is die door de voertuigfabrikant wordt afgegeven aan de koper om te waarborgen dat het gekochte voertuig op het ogenblik van de productie aan de geldende Uniewetgeving voldoet. Aangezien de typen 246, 176 en 117 sinds januari 2013 niet langer in overeenstemming met de goedkeuring voor hun type zijn gebouwd, strookt de verklaring van Daimler in het certificaat van overeenstemming niet met de werkelijkheid.
- 83 Doordat de Bondsrepubliek Duitsland Daimler niet heeft bestraft, heeft deze lidstaat artikel 46 van de kaderrichtlijn geschonden, volgens hetwelk de lidstaten in hun nationale wetgeving doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties dienen vast te stellen, die van toepassing zijn in geval van overtreding van de bepalingen van deze richtlijn.
- 84 In haar verweerschrift betoogt de Bondsrepubliek Duitsland dat enkel sancties kunnen worden opgelegd indien het bevel is gegeven om de overeenstemming van de betrokken voertuigen te herstellen, en Daimler dit bevel niet is nagekomen. De Bondsrepubliek Duitsland heeft ter terechtzitting gepreciseerd dat het KBA in 2017 het herstel van de overeenstemming heeft gelast, dat Daimler bezwaar heeft gemaakt tegen dit bevel en dat de administratieve onderzoeksprocedure van dit bevel momenteel hangende is. Volgens de Bondsrepubliek Duitsland is artikel 46 van de kaderrichtlijn niet geschonden aangezien geen sanctie kan worden opgelegd vóór het einde van die administratieve procedure.

Beoordeling door het Hof

- 85 De Bondsrepubliek Duitsland betwist niet dat Daimler niet heeft voldaan aan de verplichtingen die voortvloeien uit de artikelen 5 en 18 van de kaderrichtlijn. Zij meent evenwel dat deze niet-nakoming door Daimler van zijn verplichtingen niet als zodanig moet worden bestraft, maar uitsluitend omdat de maatregelen om de overeenstemming te herstellen overeenkomstig de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn, niet ten uitvoer zijn gebracht.
- 86 In dit verband betreffen de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn de verplichtingen van de lidstaten om ervoor te zorgen dat de voertuigen, systemen, onderdelen of technische eenheden in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type, terwijl de artikelen 5 en 18 van deze richtlijn de verplichtingen van de fabrikanten betreffen. De fabrikanten zijn namelijk verantwoordelijk voor alle

aspecten, met name de procedure van overeenstemming van de productie en de afgifte van het certificaat van overeenstemming waarvan elk in overeenstemming met het goedgekeurde type gebouwd voertuig wordt voorzien. Artikel 46 van de kaderrichtlijn bepaalt dat de lidstaten de sancties vaststellen die van toepassing zijn in geval van overtreding van de bepalingen van deze richtlijn en alle maatregelen treffen die nodig zijn voor de toepassing van die bepalingen, door middel van sancties die doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

- 87 Zoals de advocaat-generaal in punt 95 van zijn conclusie heeft opgemerkt, streeft artikel 46 van de kaderrichtlijn andere doelen na dan de artikelen 12 en 30 van deze richtlijn. De laatstgenoemde artikelen beogen immers de naleving van de technische voorschriften in de regelgevingen te beschermen, terwijl voornoemd artikel 46 hoofdzakelijk gericht is op de totstandbrenging en de werking van een interne markt die wordt gekenmerkt door eerlijke mededinging tussen fabrikanten. Voorts moeten de in artikel 46 van de kaderrichtlijn bedoelde sancties eveneens waarborgen dat de koper van het voertuig een certificaat van overeenstemming bezit dat hem overeenkomstig bijlage IX bij deze richtlijn in staat stelt om het voertuig in te schrijven in om het even welke lidstaat zonder dat hij aanvullende technische documenten dient over te leggen.
- 88 Zoals in punt 79 van het onderhavige arrest is vastgesteld, staat in elk geval vast dat de Bondsrepubliek Duitsland de verplichtingen die op haar rusten krachtens de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn niet is nagekomen, doordat zij heeft verzuimd binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de nodige maatregelen te nemen om de overeenstemming van de typen 246, 176 en 117 met hun goedgekeurde typen te herstellen.
- 89 Bijgevolg moet de tweede grief van de Commissie worden toegewezen en moet worden vastgesteld dat de Bondsrepubliek Duitsland de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en artikel 46 junctis de artikelen 5 en 18 van de kaderrichtlijn heeft geschonden doordat zij niet binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de maatregelen heeft genomen die nodig zijn voor de toepassing van de in artikel 46 van de kaderrichtlijn bedoelde sancties, om ervoor te zorgen dat de fabrikanten de artikelen 5 en 18 van deze richtlijn – betreffende de overeenstemming van de productie en de afgifte van een certificaat van overeenstemming – naleven.

Derde grief: schending van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de kaderrichtlijn, en meer bepaald omzeiling van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur

Argumenten van partijen

- 90 Met haar derde grief verzoekt de Commissie schending van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur vast te stellen, aangezien de Bondsrepubliek Duitsland deze richtlijn heeft omzeild door op 17 mei 2013 een aanvraag van Daimler in te willigen om de bestaande goedkeuring voor voertuigtype 245G uit te breiden naar voertuigen waarvoor reeds een andere typegoedkeuring was verleend waarop de nieuwe voorwaarden van deze richtlijn van toepassing waren.
- 91 Zij verduidelijkt dat overeenkomstig artikel 14 van de kaderrichtlijn een goedgekeurd type kan worden uitgebreid naar andere voertuigen die verschillen van het oorspronkelijk goedgekeurde type, indien deze voertuigen ten eerste voldoen aan de juridische vereisten die voor de afgifte van de oorspronkelijke typegoedkeuring golden en ten tweede zo sterk gelijken op het oorspronkelijk goedgekeurde type dat zij kunnen worden geacht onder dit type te vallen op grond van de criteria in deel B van bijlage II bij de kaderrichtlijn.

- 92 Volgens de Commissie is in casu geen sprake van een dergelijke uitbreiding van type 245G. Het in 2008 – een periode waarin de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur niet van toepassing was – goedgekeurde type 245G, is uitgebreid naar voertuigen die reeds als typen 246, 176 en 117 waren goedgekeurd en gebouwd in een periode waarin deze richtlijn van toepassing was. Artikel 6, lid 6, van de kaderrichtlijn bepaalt evenwel dat een reeds goedgekeurd voertuig niet opnieuw kan worden goedgekeurd. Bijgevolg houdt de vervanging van de goedkeurde typen 246, 176 en 117 onder het mom van een uitbreiding van het type 245G een omzeiling van het Unierecht in.
- 93 De Bondsrepubliek Duitsland beklemtoont dat de goedkeuringen van de typen 246, 176 en 117 hun geldigheid hebben verloren wanneer de onderneming op 26 juni 2013 de productie van de litigieuze typen heeft stopgezet. Voertuigtype 245G is sinds mei 2013 binnen de grenzen van het wettelijke kader uitgebreid naar andere varianten die het oude koelmiddel bevatten.
- 94 Zij voert aan dat de kaderrichtlijn een flexibele definitie van het begrip „voertuigtype” bevat. Zij beklemtoont dat bijlage II bij de kaderrichtlijn de fabrikant uitdrukkelijk toestaat zelf de draagwijdte van een voertuigtype te bepalen en derhalve van de omvang van de typegoedkeuring, met inachtneming van de eigenschappen van elk type. Zij zet haar argumentatie kracht bij door te verwijzen naar verordening nr. 678/2011 waarbij de kaderrichtlijn teneinde het gebrek aan nauwkeurigheid van de daarin gebruikte criteria te verhelpen, in die zin gewijzigd is dat de begrippen „typegoedkeuring” en „uitbreiding” opnieuw worden gedefinieerd en de criteria om te bepalen of een nieuw voertuigmodel moet worden beschouwd als een nieuw type worden verduidelijkt.
- 95 Die lidstaat is van mening dat de Commissie de begrippen „reeks” of „klasse” – met name de voor marketingdoeleinden gebruikte begrippen „klasse A” „klasse B” en „nieuwe klasse B” – op simplistische en onjuiste wijze gelijkstelt met de typegoedkeuring. De sinds 26 juni 2013 op basis van voertuigtype 245G gebouwde voertuigen van de klasse A, klasse B en klasse CLA verschillen van de oude typen 246, 176 en 117, niet alleen door hun typeaanduiding maar ook door verschillende technische details en de goedkeuringen van systemen.
- 96 Wat de naleving van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur betreft, herinnert de Bondsrepubliek Duitsland eraan dat deze richtlijn uitdrukkelijk voorziet in een overgangperiode tot 1 januari 2017, tijdens welke, op basis van een uitbreiding van de oude typegoedkeuring, nieuwe registraties konden plaatsvinden van voertuigen die het oude koelmiddel bevatten. Zij komt tot de slotsom dat in de onderhavige zaak geen sprake is van onrechtmatige omzeiling van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur.

Beoordeling door het Hof

- 97 Met haar derde grief verwijt de Commissie de Bondsrepubliek Duitsland in wezen dat zij de voorschriften van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur heeft omzeild en de kaderrichtlijn niet heeft nageleefd, doordat zij op 17 mei 2013 een aanvraag van Daimler heeft ingewilligd om het bestaande voertuigtype 245G uit te breiden tot de voertuigen die reeds als typen 246, 176 en 117 waren goedgekeurd. De Bondsrepubliek Duitsland betoogt dat die voertuigen niet identiek waren.
- 98 In dit verband beroept de Commissie, zoals de advocaat-generaal heeft opgemerkt in punt 112 van zijn conclusie, zich slechts op de handelsnamen van de door Daimler gebouwde voertuigen. Bovendien bevat haar verzoekschrift geen enkel materieel bewijs waaruit blijkt dat de technische kenmerken van de voertuigen waarop de uitbreiding van het type 245G betrekking heeft en die na 26 juni 2013 zijn geproduceerd, identiek waren aan de typen 246, 176 en 117.

- 99 Zoals de advocaat-generaal heeft opgemerkt in de punten 113 en 114 van zijn conclusie, kent de regeling die in casu van toepassing is de fabrikant bovendien een zekere beoordelingsmarge toe. Uit de tekst van de kaderrichtlijn en met name bijlage II daarbij blijkt immers dat de fabrikant zelf de omvang van een voertuigtype kan bepalen. Bovendien maakt deze richtlijn het mogelijk, zoals blijkt uit hoofdstuk V daarvan, oude typegoedkeuringen uit te breiden. De ruime uitlegging van de kaderrichtlijn vindt steun in overweging 3 van verordening nr. 678/2011, waarbij deze richtlijn is gewijzigd, volgens hetwelk „[d]e ervaring leert dat de huidige criteria om te bepalen of een nieuw voertuigmodel als een nieuw type moet worden beschouwd, te vaag zijn.”
- 100 Daaruit volgt dat de Commissie in dit verband onvoldoende bewijs heeft aangevoerd ter staving van haar derde grief.
- 101 Voorts betoogt de Commissie in wezen dat het doel van de in artikel 14, lid 2, van de kaderrichtlijn neergelegde uitbreiding zich ertegen verzet dat een fabrikant zich onttrekt aan de toepassing van de wettelijke voorschriften die gelden voor de voertuigen van nieuwe goedgekeurde typen, door voor de nieuw geregistreerde voertuigen een uitbreiding toe te passen van een ander voertuigtype dat goedgekeurd werd vóór de inwerkingtreding van deze voorschriften. Een dergelijke uitbreiding druipt in tegen het doel van de kaderrichtlijn om te waarborgen dat voor het eerst geregistreerde voertuigen een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming bieden.
- 102 In dit verband zij opgemerkt dat uit artikel 14, lid 2, van de kaderrichtlijn blijkt dat sprake is van een uitbreiding van een goedgekeurd voertuigtype wanneer aanvullende inspecties of nieuwe tests noodzakelijk zijn, enig gegeven op het EG-goedkeuringscertificaat is gewijzigd, en nieuwe technische voorschriften in werking treden die op het betrokken goedgekeurde voertuig van toepassing zijn.
- 103 Zoals de advocaat-generaal heeft opgemerkt in punt 121 van zijn conclusie, blijkt noch uit artikel 14 noch uit enige andere bepaling van het geharmoniseerde systeem in kwestie dat met de uitbreiding een technische vooruitgang moet worden nagestreefd om de doelstellingen van de kaderrichtlijn met betrekking tot de veiligheid en milieubescherming te bereiken.
- 104 Bovendien voorziet artikel 5, lid 5, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur uitdrukkelijk in een overgangperiode tot 1 januari 2017, tijdens welke nieuwe registraties van voertuigen die het oude koelmiddel bevatten nog op basis van een uitbreiding van de oude typegoedkeuringen konden worden uitgevoerd, terwijl de technische voorschriften in kwestie reeds sinds 1 januari 2011 golden voor de nieuwe goedkeuringen. Zoals de advocaat-generaal heeft opgemerkt in punt 123 van zijn conclusie, hanteert deze richtlijn bijgevolg een gefaseerde benadering.
- 105 Uit het voorafgaande kan dus niet worden afgeleid dat de door Daimler aangevraagde en door het KBA toegekende uitbreiding van de goedkeuring niet in overeenstemming was met de kaderrichtlijn en met de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur.
- 106 De Commissie heeft dus niet aangetoond dat de Bondsrepubliek Duitsland de kaderrichtlijn heeft geschonden, en evenmin dat zij Daimler heeft toegestaan de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur te omzeilen.
- 107 De derde grief van de Commissie is derhalve ongegrond.
- 108 Gelet op een en ander moet worden vastgesteld dat de Bondsrepubliek Duitsland de verplichtingen niet is nagekomen die op haar rusten krachtens:
- de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en de artikelen 12 en 30 van de kaderrichtlijn, doordat zij niet binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de nodige maatregelen heeft genomen om de overeenstemming met de goedgekeurde typen te herstellen van 133 713 voertuigen van de typen 246, 176 en 117, die Daimler van 1 januari tot en met 26 juni 2013

heeft verkocht, terwijl zij niet het voor deze goedgekeurde typen aangegeven koelmiddel R1234yf bevatten maar, in strijd met de in artikel 5, lid 4, van de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur neergelegde drempelwaarde, een koelmiddel met een aardopwarmingsvermogen van meer dan 150.

- de richtlijn betreffende klimaatregelingsapparatuur en artikel 46 junctis de artikelen 5 en 18 van de kaderrichtlijn, doordat zij niet binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de maatregelen heeft genomen die nodig zijn voor de toepassing van de in artikel 46 van de kaderrichtlijn bedoelde sancties, om ervoor te zorgen dat de fabrikanten de artikelen 5 en 18 van deze richtlijn – betreffende de overeenstemming van de productie en de afgifte van een certificaat van overeenstemming – naleven.

109 Het beroep moet worden verworpen voor het overige.

Kosten

110 Volgens artikel 138, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voor zover dit is gevorderd.

111 In de onderhavige zaak hebben de Commissie en de Bondsrepubliek Duitsland gevorderd dat de respectieve tegenpartij in de procedure wordt verwezen in de kosten.

112 Op grond van artikel 138, lid 3, van dat Reglement kan het Hof beslissen dat een partij naast in haar eigen kosten ook in een deel van de kosten van de andere partij wordt verwezen, indien dit gelet op de omstandigheden van de zaak gerechtvaardigd voorkomt. In casu moet overeenkomstig die bepaling worden beslist dat de Bondsrepubliek Duitsland wordt verwezen in haar eigen kosten en in de helft van de kosten van de Commissie.

113 De Commissie wordt verwezen in de helft van haar eigen kosten.

Het Hof (Tweede kamer) verklaart:

1) De Bondsrepubliek Duitsland is de verplichtingen niet nagekomen die op haar rusten krachtens:

- richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende emissies van klimaatregelingsapparatuur in motorvoertuigen en houdende wijziging van richtlijn 70/156/EEG van de Raad, en de artikelen 12 en 30 van richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn), zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 371/2010 van de Commissie van 16 april 2010, doordat zij niet binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de nodige maatregelen heeft genomen om de overeenstemming met de goedgekeurde typen te herstellen van 133 713 voertuigen van de typen 246, 176 en 117, die Daimler AG van 1 januari tot en met 26 juni 2013 heeft verkocht, terwijl zij niet het voor deze goedgekeurde typen aangegeven koelmiddel R1234yf bevatten maar, in strijd met de in artikel 5, lid 4, van richtlijn 2006/40 neergelegde drempelwaarde, een koelmiddel met een aardopwarmingsvermogen van meer dan 150, en
- richtlijn 2006/40 en artikel 46 junctis de artikelen 5 en 18 van richtlijn 2007/46, zoals gewijzigd bij verordening nr. 371/2010, doordat zij niet binnen de in het met redenen omkleed advies gestelde termijn de maatregelen heeft genomen die nodig zijn voor de

toepassing van de in artikel 46 van richtlijn 2007/46 bedoelde sancties, om ervoor te zorgen dat de fabrikanten de artikelen 5 en 18 van deze richtlijn – betreffende de overeenstemming van de productie en de afgifte van een certificaat van overeenstemming – naleven.

- 2) Het beroep wordt verworpen voor het overige.**
- 3) De Bondsrepubliek Duitsland wordt verwezen in haar eigen kosten en in de helft van de kosten van de Europese Commissie.**
- 4) De Europese Commissie wordt verwezen in de helft haar eigen kosten.**

ondertekeningen