



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 4 października 2018 r.\*

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego – Dyrektywa 2006/40/WE – Emisje z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych – Artykuł 5 ust. 4 i 5 – Dyrektywa 2007/46/WE – Homologacja pojazdów silnikowych – Artykuły 12, 29, 30 i 46 – Pojazdy niespełniające wymogów technicznych – Odpowiedzialność władz krajowych

W sprawie C-668/16

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 23 grudnia 2016 r.,

**Komisja Europejska**, reprezentowana przez C. Hermesa i D. Kukovca, a także A.C. Becker, działające w charakterze pełnomocników,

strona skarżąca,

przeciwko

**Republice Federalnej Niemiec**, reprezentowanej przez T. Henzego i D. Klebsa, działających w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: M. Ilešič, prezes izby, A. Rosas (sprawozdawca), C. Toader, A. Prechal i E. Jarašiūnas, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

sekretarz: R. Šereš, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 11 stycznia 2018 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 11 kwietnia 2018 r.,

wydaje następujący

\* Język postępowania: niemiecki.

## Wyrok

- 1 W skardze Komisja Europejska wnosi do Trybunału o stwierdzenie, że Republika Federalna Niemiec uchybiła swoim zobowiązaniom wynikającym z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/40/WE z dnia 17 maja 2006 r. dotyczącej emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. 2006, L 161, s. 12, zwanej dalej „dyrektywą w sprawie systemów klimatyzacji”), i dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywy ramowej”) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), zmienionej rozporządzeniem Komisji (UE) nr 371/2010 z dnia 16 kwietnia 2010 r. (Dz.U. 2010, L 110, s. 1) (zwanej dalej „dyrektywą ramową”):
  - nie przyjmując niezbędnych środków w celu przywrócenia zgodności pojazdów typu 246, 176 i 117 z ich typami homologowanymi (art. 12 i 30 dyrektywy ramowej);
  - nie przyjmując środków niezbędnych do wprowadzenia w życie sankcji (art. 46 w związku z art. 5 i 18 dyrektywy ramowej) oraz
  - uwzględniając w dniu 17 maja 2013 r. wniosek złożony przez Daimler AG o rozszerzenie homologacji istniejącego typu pojazdu 245G o pojazdy, dla których wcześniej udzielono homologacji typu, do której mają zastosowanie nowe wymogi dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, co stanowi obejście tej dyrektywy.

### Ramy prawne

#### *Prawo Unii*

##### *Dyrektywa w sprawie systemów klimatyzacji*

- 2 Dyrektywa w sprawie systemów klimatyzacji jest jednym z aktów prawnych wymienionych w części I załączniku IV do dyrektywy ramowej. Artykuł 5 ust. 4 i 5 tej pierwszej dyrektywy stanowi:

„4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2011 r. państwa członkowskie nie przyznają już homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu dla typu pojazdu wyposażonego w system klimatyzacji zaprojektowany w taki sposób, aby zawierał fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150.

5. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2017 r., w odniesieniu do nowych pojazdów wyposażonych w system klimatyzacji zaprojektowany w taki sposób, aby zawierał fluorowane gazy cieplarniane o współczynniku ocieplenia globalnego wyższym niż 150, państwa członkowskie:

  - a) uznają świadectwa zgodności za nieważne do celów art. [26 ust. 1 dyrektywy ramowej]; oraz
  - b) odmawiają rejestracji oraz zakazują sprzedaży i dopuszczenia do ruchu”.

*Dyrektywa ramowa*

3 Motywy 2 i 3 dyrektywy ramowej mają następujące brzmienie:

„(2) W celu ustanowienia i zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego Wspólnoty właściwe jest zastąpienie systemów homologacji państw członkowskich wspólnotową procedurą homologacji opartą na zasadzie całkowitej harmonizacji.

(3) Wymagania techniczne mające zastosowanie do układów, części, oddzielnych zespołów technicznych i pojazdów silnikowych powinny być zharmonizowane i określone w aktach prawnych. Takie akty prawne powinny przede wszystkim zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia, ochrony środowiska, efektywności energetycznej i ochrony przed niedozwolonym użyciem”.

4 Artykuł 3 dyrektywy ramowej stanowi:

„Na użytek niniejszej dyrektywy i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV, chyba że w tych aktach prawnych podano inaczej: [...]

17) »typ pojazdu« oznacza pojazdy należące do konkretnej kategorii, które nie różnią się od siebie przynajmniej pod względem istotnych cech wymienionych w załączniku II sekcji B. Typ pojazdu może zawierać warianty i wersje określone w załączniku II sekcji B;

[...]”.

5 Artykuł 4 ust. 1–3 tej dyrektywy przewiduje:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby producenci wnoszący o udzielenie homologacji wypełniali swoje obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie udzielają homologacji tylko takim pojazdom, częściom, układom lub oddzielnym zespołom technicznym, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

3. Państwa członkowskie rejestrują lub zezwalają na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu tylko takich pojazdów, części i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania niniejszej dyrektywy.

[...]”.

6 Artykuł 5 ust. 1 wspomnianej dyrektywy stanowi:

„Producent jest odpowiedzialny przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy on we wszystkich etapach wytwarzania pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego”.

7 Artykuł 6 dyrektywy ramowej, zatytułowany „Procedury postępowania w przypadku homologacji typu WE pojazdów”, stanowi w ust. 6:

„Producent składa wniosek do organu udzielającego homologacji. Dla konkretnego typu pojazdu można złożyć tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim.

Dla każdego typu podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek”.

- 8 Artykuł 12 tej dyrektywy, zatytułowany „Środki dotyczące zgodności produkcji”, ma następujące brzmienie:

„1. Państwo członkowskie, które udziela homologacji typu WE, podejmuje niezbędne środki, zgodnie z załącznikiem X, w celu zweryfikowania, w zależności od potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji innych państw członkowskich, czy podjęto odpowiednie działania dla zapewnienia, że produkcja pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych, w odpowiednim przypadku, odpowiada homologowanemu typowi.

2. Państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, podejmuje niezbędne środki, zgodnie z załącznikiem X, w odniesieniu do homologacji, w celu zweryfikowania, w zależności od potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji innych państw członkowskich, czy działania, o których mowa w ust. 1, są wciąż odpowiednie i czy produkcja pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych, w odpowiednim przypadku, nadal odpowiada homologowanemu typowi.

Weryfikacja służąca zapewnieniu, że produkty odpowiadają homologowanym typom, ogranicza się do procedur określonych w załączniku X i w aktach prawnych zawierających szczególne wymagania. W tym celu organ udzielający homologacji państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji typu WE, może przeprowadzać wszelkie testy i badania określone w każdym z aktów prawnych wymienionych w załączniku IV lub załączniku XI na próbkach pobranych u producenta, w tym w zakładzie produkcyjnym.

3. Państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, przyjmuje niezbędne środki, włącznie z cofnięciem homologacji typu, aby zapewnić właściwe stosowanie procedury zgodności produkcji, w przypadku gdy stwierdzi, że działania, o których mowa w ust. 1, nie są stosowane, odbiegają znacznie od ustalonych działań i planów kontroli lub przestały być stosowane, mimo iż nie przerwano produkcji”.

- 9 W rozdziale V dyrektywy ramowej, zatytułowanym „Zmiany do homologacji typu WE”, art. 14 tej dyrektywy, zatytułowany „Szczególne przepisy dotyczące pojazdów”, stanowi w ust. 2:

„Poprawkę określa się jako »rozszerzenie«, jeśli dodatkowo poza przepisami ust. 1:

- a) wymagane są dalsze kontrole lub badania;
- b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu WE z wyjątkiem załączników;
- c) w życie wchodzi nowe wymagania na mocy jakichkolwiek aktów prawnych obowiązujących dla homologowanego typu pojazdu.

[...]”.

- 10 Zawarty w tym samym rozdziale art. 15 rzeczony dyrektywy, zatytułowany „Szczególne przepisy dotyczące układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych”, stanowi w ust. 2:

„Poprawkę określa się jako »rozszerzenie«, jeśli dodatkowo poza przepisami ust. 1:

- a) wymagane są dalsze kontrole lub badania;
- b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu WE z wyjątkiem załączników;

c) w życie wchodzi nowe wymagania na mocy aktów prawnych mających zastosowanie do homologowanego układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego.

[...]”.

- 11 Artykuł 17 dyrektywy ramowej, odnoszący się do upływu ważności homologacji typu WE pojazdów, przewiduje w ust. 1:

„Homologacja typu WE pojazdów traci ważność w następujących przypadkach:

[...]

b) nastąpiło definitywne dobrowolne wstrzymanie produkcji pojazdu, którego dotyczy homologacja;

[...]”.

- 12 Artykuł 18 tej dyrektywy, zatytułowany „Certyfikat [świadectwo] zgodności”, stanowi w ust. 1 akapit pierwszy, co następuje:

„Producent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu WE pojazdu, przedstawia certyfikat [świadectwo] zgodności, który towarzyszy każdemu pojazdowi, kompletnemu, skompletowanemu lub niekompletnemu, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu”.

- 13 Artykuł 29 wspomnianej dyrektywy ma następujące brzmienie:

„1. Jeżeli państwo członkowskie stwierdza, że nowe pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub poważnie szkodzą środowisku lub zdrowiu publicznemu, mimo że spełniają stosowne wymagania lub są właściwie oznakowane, wówczas państwo to może, maksymalnie przez okres sześciu miesięcy, odmawiać rejestracji takich pojazdów lub zabronić sprzedaży lub dopuszczenia do użycia na swoim terytorium takich pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych.

W takich przypadkach zainteresowane państwa członkowskie natychmiast powiadamiają producenta, inne państwa członkowskie i Komisję, podając przyczyny swojej decyzji, a w szczególności informację, czy wynika ona z:

- braków w stosownych aktach prawnych, czy
- nieprawidłowego stosowania odpowiednich wymagań.

2. W celu przygotowania decyzji Komisja jak najszybciej przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi stronami, w szczególności z organem, który udzielił homologacji.

3. Jeżeli środki, o których mowa w ust. 1, wynikają z braków w stosownych aktach prawnych, podejmuje się następujące odpowiednie środki:

- w przypadku oddzielnych dyrektyw i rozporządzeń wymienionych w części I załącznika IV Komisja dokonuje w nich zmian, które przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2,
- w przypadku regulaminów EKG ONZ Komisja przygotowuje projekt niezbędnych zmian do odpowiednich regulaminów EKG ONZ zgodnie z procedurą mającą zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.

4. Jeżeli środki, o których mowa w ust. 1, wynikają z nieprawidłowego stosowania właściwych wymagań, Komisja przyjmuje odpowiednie środki, aby zapewnić, że takie wymagania zostaną spełnione”.

14 Artykuł 30 dyrektywy ramowej, zatytułowany „Pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne niezgodne z homologowanym typem”, stanowi:

„1. Jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, stwierdza, że nowe pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, którym towarzyszy certyfikat [świadectwo] zgodności lub które mają znak homologacji, nie są zgodne z homologowanym przez nie typem, przyjmuje niezbędne środki, w razie potrzeby włącznie z cofnięciem homologacji typu, w celu zapewnienia, że znajdujące się w produkcji pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, w stosownym przypadku, ponownie uzyskały zgodność z homologowanym typem. O przyjętych środkach organ udzielający homologacji tego państwa członkowskiego informuje organy udzielające homologacji innych państw członkowskich.

[...]

3. Jeżeli państwo członkowskie wykaże, że nowe pojazdy, części lub oddzielne zespoły techniczne, którym towarzyszy certyfikat [świadectwo] zgodności lub które mają znak homologacji, nie są zgodne z homologowanym typem, może wnioskować, aby państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, zweryfikowało, czy znajdujące się w produkcji pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są nadal zgodne z homologowanym typem. Po otrzymaniu takiego wniosku dane państwo członkowskie jak najszybciej podejmuje wymagane działanie, w każdym przypadku w ciągu sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku.

4. Organ udzielający homologacji występuje do państwa członkowskiego, które udzieliło homologacji typu układu, części, oddzielnego zespołu technicznego lub niekompletnego pojazdu, aby podjęło niezbędne działanie w celu zapewnienia ponownego uzyskania zgodności z homologowanym typem pojazdów będących w produkcji w następujących sytuacjach:

- a) w przypadku homologacji typu WE pojazdu, jeżeli niezgodność pojazdu wynika wyłącznie z niezgodności układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego;
- b) w przypadku wielostopniowej homologacji typu, jeżeli niezgodność skompletowanego pojazdu wynika wyłącznie z niezgodności układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, będącego częścią pojazdu niekompletnego lub samym pojazdem niekompletnym.

Po otrzymaniu takiego wniosku dane państwo członkowskie podejmuje jak najszybciej wymagane działanie, w każdym przypadku w ciągu sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku, w razie potrzeby z udziałem wnioskującego państwa członkowskiego. Jeżeli zostaje ustalony brak zgodności, organ państwa członkowskiego, który udzielił homologacji typu WE układowi, części lub oddzielnemu zespołowi technicznemu lub pojazdowi niekompletnemu, przyjmuje środki określone w ust. 1.

[...]”.

15 Artykuł 32 ust. 1 i 2 tej dyrektywy stanowi:

„1. Jeżeli producent, któremu udzielono homologacji typu WE pojazdu, w zastosowaniu przepisów aktu prawnego lub dyrektywy 2001/95/WE [Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. 2002, L 11, s. 4 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 15, t. 6, s. 447)] musi dokonać wycofania pojazdów już sprzedanych, zarejestrowanych lub dopuszczonych do użycia, ponieważ jeden lub więcej układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych zamontowanych w pojeździe, niezależnie od tego, czy uzyskały właściwą homologację

zgodnie z niniejszą dyrektywą, czy nie, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, zdrowia publicznego lub ochrony środowiska, natychmiast informuje o tym organ, który udzielił pojazdowi homologacji.

2. Producent proponuje organowi udzielającemu homologacji zestaw odpowiednich środków odwoławczych [zaradczych] w celu neutralizacji zagrożenia, o którym mowa w ust. 1. Organ udzielający homologacji bezzwłocznie informuje organy innych państw członkowskich o proponowanych środkach.

Właściwe organy zapewniają, że środki te są na ich terytoriach wprowadzone w życie w sposób skuteczny”.

16 Artykuł 45 ust. 5 dyrektywy ramowej ma następujące brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa nie unieważnia żadnej homologacji typu WE udzielonej pojazdom kategorii M1 przed dniem 29 kwietnia 2009 r. ani nie uniemożliwia rozszerzenia takich homologacji”.

17 Artykuł 46 tej dyrektywy, zatytułowany „Sankcje”, stanowi:

„Państwa członkowskie określają sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy, w szczególności zakazów określonych w art. 31 lub z niego wynikających, oraz aktów prawnych wymienionych w załączniku IV część I oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do ich wprowadzenia w życie. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach nie później niż dnia 29 kwietnia 2009 r. oraz możliwie szybko powiadamiają o wszelkich późniejszych zmianach tych przepisów”.

18 Załącznik II do dyrektywy ramowej, zatytułowany „Definicje kategorii i typów pojazdów”, stanowi w części A pkt 1, że kategoria M1 obejmuje „pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem siedzeń oprócz siedzenia kierowcy”. Część B tego załącznika przewiduje:

„1. Do celów kategorii M1:

»typ« obejmuje pojazdy, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem istotnych następujących cech:

- producent,
- oznaczenie typu nadane przez producenta,
- główne względy [podstawowe właściwości] konstrukcyjne [i projektowe]:
  - podwozie/płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),
  - silnik (spalania wewnętrznego/elektryczny/hybrydowy).

»wariant« w ramach typu oznacza pojazdy, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem następujących istotnych cech:

- rodzaj nadwozia (np. kareta (sedan), hatchback, coupé, kabriolet, kombi, wielozadaniowe),
- silnik:
  - zasada działania (jak w załączniku III pkt 3.2.1.1),

- liczba i układ cylindrów,
- różnice w mocy nie przekraczają 30% (największa może być 1,3 raza większa od najmniejszej),
- różnice w pojemności skokowej nie przekraczają 20% (największa może być 1,2 raza większa od najmniejszej),
- osie napędzane (liczba, położenie, współpraca),
- osie kierowane (liczba i położenie).

»wersja« w ramach wariantu oznacza pojazdy o kompletacji określonej w pakiecie informacyjnym, zgodnie z wymaganiami załącznika VIII.

[...]”.

- 19 Załącznik IV dyrektywy ramowej zawiera w szczególności wykaz aktów prawnych, które muszą być przestrzegane do celów homologacji typu WE pojazdu, wśród których figuruje, w części I, dyrektywa w sprawie systemów klimatyzacji.
- 20 W załączniku IX do dyrektywy ramowej opisano treść świadectwa zgodności WE. Punkt 0 tego załącznika stanowi:

„Świadectwo zgodności jest oświadczeniem, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii Europejskiej w momencie wyprodukowania pojazdu.

Świadectwo zgodności ma również na celu umożliwienie właściwym organom państw członkowskich rejestracji pojazdów bez konieczności żądania od wnioskodawcy dostarczenia dodatkowej dokumentacji technicznej.

[...]”.

- 21 W załączniku X opisano procedurę kontroli zgodności produkcji mającą na celu zapewnienie, aby każdy produkowany pojazd, układ, część i oddzielny zespół techniczny był zgodny z homologowanym typem. Zgodnie z pkt 0 akapit drugi tego załącznika procedury te zawierają dwie nierozdzielnie związane ze sobą operacje, a mianowicie ocenę systemów zarządzania jakością oraz weryfikację przedmiotu homologacji i kontrole odnoszące się do produktów.
- 22 Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 678/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. zastępującym załącznik II i zmieniającym załączniki IV, IX i XI do dyrektywy 2007/46 (Dz.U. 2011, L 185, s. 30) zmieniono w szczególności dyrektywę ramową.
- 23 Motywy 3 i 4 tego rozporządzenia mają następujące brzmienie:

„(3) Z doświadczenia wynika, że obecne kryteria służące ustaleniu, czy nowy model pojazdu ma być uważany za nowy typ pojazdu, są zbyt ogólnikowe. Ten brak pewności może opóźniać wdrażanie nowych wymogów określonych w prawodawstwie [Unii Europejskiej] dotyczącym nowych typów pojazdów. Doświadczenie pokazuje też, że możliwe jest obejście unijnych przepisów dotyczących małych serii przez podzielenie typu pojazdu na kilka podtypów podlegających różnym homologacjom typu. W rezultacie liczba nowych pojazdów dopuszczanych do ruchu w Unii



Europejskiej na podstawie systemu małych serii może przekraczać dozwoloną ich liczbę. Dlatego ważne jest określenie, które cechy techniczne pojazdu mają być stosowane jako kryteria przy ustalaniu, co stanowi nowy typ pojazdu.

(4) Zgodnie z zasadami zawartymi w komunikatach Komisji zatytułowanych »Plan działania – Uproszczenie i poprawa środowiska regulacyjnego« oraz »Program działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych w Unii Europejskiej« należy rozważyć kryteria stosowane w definicji wariantów i wersji w ramach typu pojazdu, aby zmniejszyć obciążenia administracyjne spoczywające na producentach pojazdów. W efekcie tych działań także proces homologacji typu stały się bardziej przejrzysty dla właściwych organów państw członkowskich”.

24 Zgodnie z art. 3 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia nr 678/2011 ma ono zastosowanie do nowych typów pojazdów, które będą homologowane w dniu 29 października 2012 r. lub później. Artykuł 2 tego rozporządzenia stanowi ponadto, że akt ten nie unieważnia żadnej homologacji typu udzielonej przed dniem 29 października 2012 r. ani nie uniemożliwia rozszerzenia takich homologacji.

#### *Dyrektywa 2001/95*

25 Artykuł 2 dyrektywy 2001/95 stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

[...]

b) »produkt bezpieczny« oznacza każdy produkt, który w normalnych bądź możliwych do przewidzenia warunkach zastosowania, łącznie z przechowywaniem oraz, w stosownych przypadkach, oddaniem do użytku, wymogami instalacyjnymi i konserwacyjnymi, nie przedstawia żadnego zagrożenia lub jedynie minimalne zagrożenie związane z jego użytkowaniem, uważany za dopuszczalny i odpowiadający wysokiemu poziomowi ochrony bezpieczeństwa i zdrowia osób [...];

d) »poważne zagrożenie« oznacza każde poważne zagrożenie, łącznie z późniejszymi skutkami, wymagające szybkiej interwencji władz publicznych;

[...]”.

#### ***Prawo niemieckie***

26 Paragraf 7 EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (rozporządzenia WE w sprawie homologacji pojazdów) z dnia 3 lutego 2011 r. (BGBl. 2011 I, s. 126), zmienionego przez art. 4 rozporządzenia z dnia 19 października 2012 r. (BGBl. 2012 I, s. 2232) stanowi w ust. 1:

„Homologacja typu WE wygasa w momencie, gdy zaczynają obowiązywać nowe wymogi dotyczące rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, zawarte w akcie prawnym w rozumieniu art. 3 ust. 1 [dyrektywy ramowej], i gdy nie jest możliwa aktualizacja homologacji. Wygasa ono także w momencie definitywnego wstrzymania produkcji homologowanego typu pojazdu. Producent jest zobowiązany do powiadomienia Kraftfahrt-Bundesamt (federalnego urzędu ds. pojazdów silnikowych, zwanego dalej »KBA«) o wstrzymaniu produkcji”.

27 Paragraf 25 tego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia przez KBA, że pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne nie odpowiadają homologowanemu typowi, może on podjąć niezbędne środki na podstawie [dyrektywy ramowej], mające zastosowanie w zależności od typu, celem zapewnienia zgodności produkcji z homologowanym typem.

2. Celem usunięcia niektórych braków i zapewnienia zgodności z normami pojazdów dopuszczonych już do ruchu, części lub oddzielnych zespołów technicznych, KBA może przyjąć a posteriori przepisy pomocnicze.

3. KBA może cofnąć homologację, w całości lub w części, w szczególności kiedy stwierdzi, że

- 1) pojazdy posiadające świadectwo zgodności lub części, lub oddzielne zespoły techniczne, objęte wymaganym oznaczeniem, nie odpowiadają homologowanemu typowi,
- 2) pojazdy posiadające świadectwo zgodności lub części, lub oddzielne zespoły techniczne wskazują na znaczne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, zdrowia publicznego i ochrony środowiska,
- 3) producent nie posiada skutecznego systemu monitorowania zgodności produkcji lub nie używa tego systemu w prawidłowy sposób,

lub

- 4) posiadacz homologacji typu nie wywiązuje się z obowiązków dotyczących takiej homologacji”.

#### **Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu i postępowanie poprzedzające wniesienie skargi**

28 W 2006 r. została przyjęta dyrektywa w sprawie systemów klimatyzacji, której art. 5 ust. 4 przewiduje, że systemy klimatyzacji wszystkich typów pojazdów homologowanych po dniu 1 stycznia 2011 r. muszą wykorzystywać czynnik chłodniczy o współczynniku ocieplenia globalnego nieprzekraczającym 150.

29 Podczas gdy europejscy producenci pojazdów wykorzystywali dotychczas czynnik chłodniczy R134a o współczynniku ocieplenia globalnego bliskim 1300, w 2009 r., w ramach procesu normalizacji międzynarodowej, postanowili oni, że będą odtąd wykorzystywać czynnik chłodniczy oznaczony symbolem R1234yf, którego współczynnik ocieplenia globalnego wynosi 4.

30 W następstwie przerwania dostaw czynnika chłodniczego R1234yf spowodowanego zniszczeniem zakładów produkcyjnych na skutek tsunami w Fukushima (Japonia), w kwietniu 2012 r. Komisja poinformowała państwa członkowskie, że ze względu na nadzwyczajne okoliczności nie zamierza wszczynać żadnej procedury w przedmiocie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego ze względu na brak zgodności pojazdów z dyrektywą w sprawie systemów klimatyzacji, przynajmniej przez okres, w którym czynnik chłodniczy R1234yf, będący jedynym czynnikiem chłodniczym spełniającym wymogi tej dyrektywy, nie jest dostępny, precyzując jednak, że taki brak działania w żadnym wypadku nie będzie trwał dłużej niż do dnia 31 grudnia 2012 r.

31 W dniach 3 marca 2011 r., 8 czerwca 2011 r. i 18 października 2012 r. KBA, działając w ramach swoich kompetencji jako niemiecki organ właściwy w sprawach homologacji pojazdów, dokonała, na wniosek spółki Daimler, homologacji nowych typów pojazdów 246, 176 i 117 jako zgodnych z dyrektywą w sprawie systemów klimatyzacji.

- 32 We wrześniu 2012 r. Daimler poinformował władze niemieckie o wątpliwościach dotyczących bezpieczeństwa stosowania czynnika chłodniczego R1234yf w typach pojazdów 246, 176 i 117. Spółka ta wycofała około 700 pojazdów w celu wymiany czynnika chłodniczego i poinformowała o swoim zamiarze stosowania w pojazdach tych typów, również po wygaśnięciu moratorium w styczniu 2013 r., czynnika chłodniczego R134a zamiast czynnika chłodniczego R1234yf, którego zastosowanie posłużyło za podstawę do udzielenia odpowiednich homologacji typu. W listopadzie 2012 r. władze niemieckie złożyły do Komisji wnioski o niestosowanie wymogów dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, podnosząc, że należy ponownie zbadać, czy stosowanie czynnika chłodniczego R1234yf jest bezpieczne.
- 33 W okresie od 1 stycznia do 26 czerwca 2013 r. Daimler wprowadził na rynek 133 713 pojazdów typów 246, 176 i 117 wyposażonych w system klimatyzacji działający w oparciu o czynnik chłodniczy R134a.
- 34 W dniu 3 stycznia 2013 r. KBA zwróciła się do Daimlera o przedstawienie środków podjętych przez tego producenta w związku z brakiem zgodności z dyrektywą typów pojazdów 246, 176 i 117. W odpowiedzi na to wezwanie w dniu 15 stycznia 2013 r. Daimler przedstawił plan działania zmierzający do opracowania rozwiązania technicznego w terminie do dnia 15 czerwca 2013 r. W dniu 4 marca 2013 r. KBA nakazała Daimlerowi podjęcie odpowiednich środków w celu przywrócenia zgodności z dyrektywą, wskazując, że w razie gdyby nie zaradzono problemowi braku zgodności, odnośne homologacje typu zostaną wycofane z dniem 30 czerwca 2013 r.
- 35 W dniu 26 czerwca 2013 r. Daimler poinformował KBA o definitywnym zaprzestaniu produkcji typów 246, 176 i 117.
- 36 W dniach 17 maja i 3 czerwca 2013 r. KBA uwzględniła przedstawione przez Daimlera wnioski o rozszerzenie o nowe warianty homologacji dla pojazdu typu 245G, uzyskanej w 2008 r., a więc przed wejściem w życie dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji.
- 37 W dniu 10 czerwca 2013 r. Komisja skierowała do Republiki Federalnej Niemiec żądanie udzielenia informacji, a w dniu 27 stycznia 2014 r. – wezwanie do usunięcia uchybień. Komisja zarzuciła władzom niemieckim, że w okresie od stycznia do czerwca 2013 r. zezwoliły na wyprodukowanie i wprowadzenie na rynek 133 713 pojazdów z naruszeniem wymogów dotyczących właściwej homologacji typu, że dopuściły do obejścia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji i że nie nałożyły sankcji na producenta.
- 38 Republika Federalna Niemiec udzieliła odpowiedzi w dniu 26 marca 2014 r. W odniesieniu do kwestii braku zgodności pojazdów z wymogami dyrektywy wskazane państwo członkowskie powołało się na zakres uznania przyznany władzom krajowym przez dyrektywę ramową oraz na zasadę proporcjonalności. Państwo to wskazało, że informacje przedstawione przez Daimlera pozwalały sądzić, że stosowanie czynnika chłodniczego R1234yf stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa.
- 39 Ponadto, zdaniem Republiki Federalnej Niemiec KBA była zobowiązana do uwzględnienia złożonego przez Daimlera wniosku o rozszerzenie homologacji dla typu 245G.
- 40 W dniu 25 września 2014 r. Komisja przesłała Republice Federalnej Niemiec uzasadnioną opinię, w której podtrzymała zastrzeżenia przedstawione w wezwaniu do usunięcia uchybień. Komisja wezwała to państwo członkowskie do podjęcia niezbędnych działań w celu zastosowania się do uzasadnionej opinii w terminie dwóch miesięcy od jej otrzymania.
- 41 Pismem z dnia 25 listopada 2014 r. Republika Federalna Niemiec udzieliła odpowiedzi na uzasadnioną opinię, podnosząc zasadniczo te same argumenty, które przedstawiła w odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybień.

- 42 Uznawszy odpowiedź Republiki Federalnej Niemiec za niesatysfakcjonującą, Komisja postanowiła wnieść skargę w niniejszej sprawie.

### **W przedmiocie skargi**

*W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji oraz dyrektywy ramowej, w szczególności art. 12 i 30 tej drugiej dyrektywy*

#### *Argumentacja stron*

- 43 W ramach zarzutu pierwszego Komisja wnosi o stwierdzenie naruszenia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji oraz dyrektywy ramowej, w szczególności art. 12 i 30 tej drugiej dyrektywy, ze względu na to, że Republika Federalna Niemiec nie przyjęła niezbędnych środków w celu zapewnienia przywrócenia zgodności pojazdów typów 246, 176 i 117 z ich homologowanymi typami.
- 44 Jak przypomina Komisja, art. 12 i 30 dyrektywy ramowej stanowią, że państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu pojazdu, ma obowiązek kontrolować zgodność produkowanych pojazdów z homologowanym typem oraz, jeżeli wykryje rozbieżności co do zgodności z normami procesu produkcji lub nowo wyprodukowanych pojazdów, podjąć działania zmierzające do zapewnienia zgodności oraz, w razie potrzeby, wycofać homologację typu w celu zapewnienia, aby produkowane pojazdy były zgodne z homologowanym typem. Celem art. 12 dyrektywy ramowej, a w szczególności jego ust. 3, jak też załącznika X do tej dyrektywy jest nie tylko zapewnienie odpowiednich środków umożliwiających stwierdzenie wszelkich odstępstw od norm w procesie produkcji, ale przede wszystkim utrzymanie zgodności produkcji z normami poprzez zapewnienie podjęcia niezbędnych środków w przypadku wykrycia odstępstw od norm.
- 45 Według Komisji zgodnie z przepisami art. 4 ust. 2 w związku z załącznikiem IV do dyrektywy ramowej, jak też art. 5 ust. 4 dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, typy pojazdów 246, 176 i 117 mogły uzyskać homologację jedynie pod warunkiem, że współczynnik ocieplenia globalnego czynnika chłodniczego użytego w ich systemach klimatyzacji nie przekraczał 150. Tymczasem Daimler produkował nowe pojazdy typów 246, 176 i 117, stosując w ich systemach klimatyzacji czynnik chłodniczy, którego współczynnik ocieplenia globalnego przekraczał 150, wobec czego pojazdy te nie były zgodne z ich homologowanymi typami.
- 46 Komisja podnosi, że władze niemieckie przyznały, że były świadome faktu, iż od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 26 czerwca 2013 r. Daimler wprowadził na rynek 133 713 niezgodnych z normami pojazdów.
- 47 Komisja podnosi, że oprócz tych 133 713 pojazdów Daimler nadal produkował pojazdy odpowiadające typom 246, 176 i 117 dzięki rozszerzeniu o te pojazdy typu 245G, to jest starego typu pojazdu, do którego nie mają zastosowania wymogi dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji. W tym kontekście instytucja ta utrzymuje, że oprócz faktu, iż systemy klimatyzacji pojazdów klasy A, klasy B i klasy CLA wykorzystują czynnik chłodniczy R134a, pojazdy te, odpowiadające rozszerzeniu typu pojazdu 245G, są takie same jak te odpowiadające pojazdom homologowanym jako typy 246, 176 i 117. Instytucja ta szacuje, że w okresie od początku 2013 r. do końca 2016 r. na rynek wprowadzono w sumie około 800 000 pojazdów niezgodnych z właściwą homologacją.
- 48 Komisja zarzuca Republice Federalnej Niemiec, że nie przyjęła środków pozwalających zapewnić przywrócenie zgodności z homologowanym typem, takich jak cofnięcie homologacji typu bądź wycofanie z użytku i naprawa niezgodnych z normami pojazdów.

- 49 W odpowiedzi na argument Republiki Federalnej Niemiec dotyczący wątpliwości związanych z bezpieczeństwem stosowania czynnika chłodniczego R1234yf w pojazdach typów 246, 176 i 117 Komisja podnosi, że w międzyczasie wątpliwości te okazały się bezpodstawne. Ponadto dla oceny prawnej zarzucanych w niniejszej sprawie naruszeń mało istotne jest to, czy władze niemieckie powinny były uznać, na podstawie dostępnych im informacji, że stosowanie tego czynnika chłodniczego stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i dla zdrowia ludzkiego.
- 50 Dyrektywa ramowa nie przewiduje bowiem wyjątków, które pozwalałyby państwom członkowskim na nieuwzględnianie zharmonizowanych wymogów technicznych w wypadku powzięcia wątpliwości co do tego, czy są one właściwe, ale ustanawia bezwarunkowy obowiązek zapewnienia, aby wszystkie wymogi techniczne były przestrzegane. Co się tyczy w szczególności art. 30 dyrektywy ramowej Komisja twierdzi, że przywołane przez stronę pozwaną rozważania w przedmiocie proporcjonalności nie uwalniają jej od obowiązku podjęcia w stosunku do Daimlera środków koniecznych do przywrócenia zgodności wskazanych pojazdów z homologowanym typem.
- 51 Komisja przypomina wreszcie, że w przypadku gdy, pomimo zgodności z homologowanym typem, pojazdy „stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub poważnie szkodzą środowisku lub zdrowiu publicznemu”, art. 29 dyrektywy ramowej pozwala, w drodze wyjątku, aby dane państwo członkowskie odmówiło rejestracji lub zezwolenia na sprzedaż lub dopuszczenie do ruchu takich pojazdów przez okres nieprzekraczający sześciu miesięcy. Niemniej jednak Republika Federalna Niemiec nie zastosowała przewidzianej w tym zakresie procedury.
- 52 Republika Federalna Niemiec wyjaśnia, że pod koniec 2012 r. Daimler, a także inne organizacje, takie jak Verband der Automobilindustrie i Deutsche Umwelthilfe, stwierdziły na podstawie przeprowadzonych przez siebie testów, że stosowanie w pojazdach nowego czynnika chłodniczego R1234yf stwarza „dowodzone zagrożenie dla bezpieczeństwa”. Owe testy, które dotyczyły także innych typów pojazdów niż typy produkowane przez Daimlera, wykazały bowiem, że w pewnych sytuacjach może dojść do nagłego i gwałtownego zapłonu tego czynnika chłodniczego, skutkującego pożarem pojazdu i ekspozycją na wysoce toksyczny fluorek wodoru i fluorek karbonylu, wobec czego należało uznać, że pasażerowie pojazdu i osoby znajdujące się w jego pobliżu zostają narażeni na bezpośrednie zagrożenie ich życia. Stanowisko to podzielili także inni producenci samochodów i w drugiej połowie 2012 r. przekształcili swe homologacje dla pojazdów wykorzystujących nowy czynnik chłodniczy R1234yf w starsze homologacje umożliwiające stosowanie czynnika chłodzącego R134a.
- 53 W tych okolicznościach KBA powinna była uznać na tym etapie, że pojazdy, w których zastosowano nowy czynnik chłodniczy R1234yf stwarzają poważne zagrożenie w rozumieniu art. 2 lit. d) dyrektywy 2001/95, wobec czego nie można mu zarzucać, iż nie nakazał Daimlerowi natychmiastowego przekształcenia 133 713 niezgodnych z typami pojazdów, wprowadzonych na rynek w okresie od 1 stycznia do 26 czerwca 2013 r. Tak więc podjęta przez KBA decyzja o tym, by przeprowadzić własne badania, aby móc następnie podjąć decyzję uwzględniającą niezbędną wiedzę, jest w pełni zgodna z zasadą proporcjonalności, a ponadto została ona uznana za prawidłową przez Wspólne Centrum Badawcze Unii (JRC) po przeprowadzeniu szczegółowej kontroli. Nawet jeśli wyniki tych testów nie dostarczyły wystarczających dowodów, które potwierdzałyby istnienie poważnego zagrożenia w rozumieniu dyrektywy 2001/95 i które uzasadniałyby konieczność podjęcia natychmiastowych działań, to jednak zapłony i wybuchy fluorku wodoru zostały stwierdzone, co jasno świadczy o utrzymujących się problemach związanych z wykorzystaniem czynnika chłodniczego R1234yf w systemach klimatyzacyjnych pojazdów silnikowych. Ze względów bezpieczeństwa KBA stanowczo zaleciła zatem przeprowadzenie dalszych badań, aby móc dokładniej oszacować potencjalne zagrożenia.
- 54 Republika Federalna Niemiec podkreśla, że KBA siedmiokrotnie wzywała Daimlera do przywrócenia zgodności 133 713 pojazdów niezgodnych z typami i do opracowania możliwych rozwiązań technicznych wymaganych w tym celu. Pismem z dnia 20 listopada 2015 r. Daimler poinformował KBA

o środkach zabezpieczających, które przewidział w celu zastosowania nowego czynnika chłodniczego w nowych pojazdach, zaś w pismach z dnia 16 i 18 grudnia 2015 r., z dnia 7 marca 2016 r. oraz z dnia 23 września 2016 r. przedstawił możliwe rozwiązania techniczne w celu przywrócenia zgodności z homologowanymi typami 133 713 niezgodnych z nimi pojazdów, poprzez ich modyfikację. Ponieważ jednak Daimler nie wprowadził stosownych modyfikacji w swych pojazdach, uzasadniając to obawą, że nie będzie w stanie zapewnić wystarczającej jakości montażu, KBA, w drodze aktu administracyjnego z dnia 23 marca 2017 r., nakazała podjęcie działań w celu wprowadzenia owych modyfikacji. Daimler zakwestionował jednak ten nakaz, a administracyjna procedura jego kontroli jest w toku.

- 55 Republika Federalna Niemiec kwestionuje liczbę 800 000 pojazdów, która została wskazana przez Komisję w ramach jej pierwszego zarzutu, gdyż owa liczba odnosi się zdaniem tego państwa do pojazdów typu 245G.
- 56 Republika Federalna Niemiec twierdzi, że nie naruszyła art. 12 dyrektywy ramowej. Zgodnie z proponowaną przez to państwo wykładnią tego przepisu, dotyczy on nie kontroli samych pojazdów, lecz weryfikowania, czy istnieją środki odpowiednie do tego, aby zagwarantować następnie zgodność tych pojazdów z homologowanym typem. W niniejszej sprawie nie istnieje żadna wskazówka, która świadczyłaby o tym, że kontrola jakości przeprowadzana przez Daimlera nie funkcjonowała właściwie. Wbrew temu, co twierdzi Komisja, rozbieżności w zakresie zgodności z typem nie wiążą się automatycznie z naruszeniem dotyczącym weryfikacji w ramach systemu kontroli jakości. Przeciwnie, KBA została poinformowana na wczesnym etapie, że od dnia 1 stycznia 2013 r. istniała rozbieżność wynikająca z faktu, że zamiast przewidzianego czynnika chłodniczego R1234yf w dalszym ciągu stosowany był czynnik chłodniczy R134a.
- 57 Republika Federalna Niemiec twierdzi także, że nie naruszyła art. 30 dyrektywy ramowej. Zdaniem tego państwa członkowskiego ów przepis wyraźnie przyznaje organom państw członkowskich uprawnienia dyskrecjonalne. Zawarte w tym przepisie wyrażenie „przyjmuje niezbędne środki” nawiązuje do zasady proporcjonalności i ustanawia wymóg, aby państwa członkowskie podejmowały działania stopniowo i aby cofnięcie homologacji typu następowało jedynie w ostateczności, o czym świadczy zawarte w tym samym przepisie wyrażenie „w razie potrzeby włącznie z”.
- 58 Państwo to podkreśla, że art. 30 ust. 1 dyrektywy ramowej nie przewiduje terminu, a termin czterech miesięcy przyznany Daimlerowi przez KBA w piśmie z dnia 4 marca 2013 r., by przyjąć niezbędne środki w celu przywrócenia zgodności nie jest zbyt długi, biorąc pod uwagę termin sześciu miesięcy przewidziany w art. 30 ust. 3 i 4.
- 59 Republika Federalna Niemiec podnosi, że zapowiedziane przez KBA we wspomnianym piśmie cofnięcie homologacji, w wypadku gdy producent ten nie zastosuje się do nakazu przywrócenia zgodności wskazanych pojazdów z homologowanym typem do dnia 30 czerwca 2013 r., nie mogło już zostać urzeczywistnione, ponieważ Daimler definitywnie zakończył produkcję tych pojazdów przed upływem owego terminu. Ponadto dyrektywa ramowa nie zawiera żadnych uregulowań odnośnie do sposobu postępowania z pojazdami, które zostały wyprodukowane i wprowadzone na rynek do dnia cofnięcia homologacji typu. Artykuł 32 tej dyrektywy przewiduje wycofywanie pojazdów, ale tylko wtedy, gdy „stanowią [one] poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, zdrowia publicznego lub ochrony środowiska”. Jednakże w tym wypadku tak nie jest. Brak zgodności nie wiązałby się ze zwiększeniem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia publicznego i można by jedynie przypuszczać, że wyrze on marginalny wpływ na środowisko, jeśli weźmie się pod uwagę przepisy przejściowe dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, które umożliwiły dalsze stosowanie starszego czynnika chłodniczego w milionach nowych pojazdów do końca sześcioletniego okresu przejściowego, upływającego w dniu 31 grudnia 2016 r., oraz w przypadku licznych pojazdów takich jak autobusy, autokary i pojazdy użytkowe, które nie są objęte zakresem zastosowania tej dyrektywy.

60 Zdaniem Republiki Federalnej Niemiec nakazanie natychmiastowego wprowadzenia modyfikacji w pojazdach, o których mowa w niniejszej sprawie, doprowadziłoby w rzeczywistości, ze względu na brak możliwości dokonania takich modyfikacji w obecnej chwili, do unieruchomienia tych pojazdów i wyrządziłoby poważne szkody gospodarcze po stronie właścicieli takich pojazdów, czego niekorzystne skutki rynkowe poniósłby Daimler oraz powiązane z nim gospodarczo przedsiębiorstwa na terenie całej Unii.

### *Ocena Trybunału*

61 Należy zbadać kolejno zarzucane okoliczności faktyczne, wykładnię art. 12 dyrektywy ramowej, wykładnię art. 30 tej dyrektywy i wreszcie zarzut podniesiony w obronie przez Republikę Federalną Niemiec w odniesieniu do bezpieczeństwa pojazdów.

62 Okoliczności faktyczne zarzucane przez Komisję Republice Federalnej Niemiec dotyczą w szczególności 133 713 pojazdów niezgodnych z homologowanymi typami 246, 176 i 117, wprowadzanych na rynek przez Daimlera w okresie od 1 stycznia do 26 czerwca 2013 r., kiedy to przedsiębiorstwo to poinformowało KBA o definitywnym zaprzestaniu produkcji tych pojazdów. Komisja zarzuca również, w ramach zarzutu pierwszego, wprowadzenie na rynek około 800 000 pojazdów niezgodnych z homologacją w okresie od początku 2013 r. do końca 2016 r. Komisja wyjaśniła w replice, że ta liczba około 800 000 pojazdów obejmuje, po pierwsze, 133 713 pojazdów niezgodnych z homologowanymi typami 246, 176 i 117, a po drugie, pojazdy odpowiadające tym typom, o które poszerzono typ 245G, to jest stary typ pojazdu, do którego nie miały zastosowania wymogi dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji. Te ostatnie pojazdy są również objęte trzecim zarzutem Komisji, w ramach którego instytucja ta zarzuca stronie pozwanej obejście wskazanej dyrektywy.

63 W tym względzie należy stwierdzić, że Komisja nie może kwestionować jednocześnie, w ramach zarzutu pierwszego, faktu, że rzezone pojazdy nie zostały wyprodukowane zgodnie z homologowanymi typami 246, 176 i 117 r., a w ramach zarzutu trzeciego, faktu, że do ich produkcji wykorzystano rozszerzenie typu 245G.

64 Ponieważ Komisja nie zaprzecza temu, że produkcja pojazdów homologowanych typów 246, 176 i 117 została definitywnie zakończona z dniem 26 czerwca 2013 r. – o czym Daimler poinformował KBA – należy uznać za bezzasadne uwzględnienie w ramach badanego zarzutu pojazdów innych niż 133 713 pojazdów niezgodnych z homologowanymi typami, które Daimler wprowadził na rynek do wskazanej daty.

65 Republika Federalna Niemiec nie kwestionuje faktu, że te 133 713 pojazdów nie było zgodnych z typami 246, 176 i 117, homologowanymi po dniu 1 stycznia 2011 r., gdyż pojazdy te były wyposażone nie w czynnik chłodniczy R1234yf zadeklarowany dla tychże homologowanych typów, ale w czynnik chłodniczy o współczynniku ocieplenia globalnego przekraczającym 150, czyli poziom odniesienia przewidziany w art. 5 ust. 4 dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji. Państwo to utrzymuje jednak, że nie uchybiło zobowiązaniom, jakie ciążyą na nim na mocy art. 12 dyrektywy ramowej, ani tym, które ciążyą na nim na mocy art. 30 tej dyrektywy, ponieważ z jednej strony KBA miała wiedzę o niezachowaniu zgodności od końca 2012 r., co wskazuje na skuteczne funkcjonowanie systemu kontroli jakości przewidzianego przez ten pierwszy przepis, a z drugiej strony ten drugi przepis przyznaje państwom członkowskim zakres uznania. W tym przypadku KBA postępowała w sposób proporcjonalny, zgodnie z brzmieniem tego przepisu oraz z uwzględnieniem konieczności zapewnienia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, jak też ochrony środowiska.

- 66 Jeśli chodzi o art. 12 dyrektywy ramowej, pierwszy zarzut Komisji odnosi się w istocie do jego ust. 3, dotyczącego środków, które mają być podejmowane przez państwa członkowskie w przypadkach braku zgodności produkcji pojazdów z homologacją typu, a nie do jego ust. 1, dotyczącego kontroli działań podejmowanych przez przedsiębiorstwa w celu zapewnienia, aby pojazdy były zgodne z homologowanym typem.
- 67 Republice Federalnej Niemiec zarzuca się bowiem nie to, że uchybiła zobowiązaniu do zweryfikowania istnienia odstępstw od wymogów zgodności w procesie produkcji, ale że nie przyjęła środków niezbędnych do przywrócenia owej zgodności, podczas gdy, jak stanowi wskazany ust. 3, w sytuacji gdy państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, stwierdzi, że działania dotyczące zgodności produkcji nie są stosowane, odbiegają znacznie od ustalonych działań lub przestały być stosowane, mimo iż nie przerwano produkcji, owo państwo członkowskie „przyjmuje niezbędne środki, włącznie z cofnięciem homologacji typu”, aby zapewnić właściwe stosowanie procedury zgodności produkcji.
- 68 Co się tyczy art. 30 ust. 1 dyrektywy ramowej, należy wskazać, że przepis ten stanowi również, że jeżeli państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, stwierdza, że nowe pojazdy, którym towarzyszy świadectwo zgodności, nie są zgodne z homologowanym przez nie typem, „przyjmuje niezbędne środki, w razie potrzeby włącznie z cofnięciem homologacji typu”, w celu zapewnienia, aby pojazdy te ponownie uzyskały zgodność z homologowanym typem.
- 69 W tym względzie z brzmienia tych przepisów wynika, że pozostawiają one państwom członkowskim pewien zakres uznania przy określaniu środków niezbędnych w celu zapewnienia, aby pojazdy były zgodne z homologowanym typem.
- 70 Z dyrektywy ramowej wynika ponadto, że nie można wykluczyć sytuacji, w której homologowany typ stwarza poważne zagrożenie, które zostało wykryte dopiero po uzyskaniu przezeń homologacji. I tak art. 29 tej dyrektywy stanowi, że państwo członkowskie może odmówić rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku na swoim terytorium nowych pojazdów, części lub oddzielnych zespołów technicznych, jeżeli uważa, że poważnie zagrażają one bezpieczeństwu ruchu drogowego lub poważnie szkodzą środowisku lub zdrowiu publicznemu, mimo że spełniają stosowne wymagania. Podobnie art. 32 dyrektywy ramowej przewiduje wycofanie pojazdów już sprzedanych, zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu, ze względu na to, że jeden lub więcej układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych zamontowanych w pojeździe, niezależnie od tego, czy uzyskały właściwą homologację zgodnie z dyrektywą ramową, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, zdrowia publicznego lub ochrony środowiska.
- 71 Analogicznie w kontekście art. 12 i 30 dyrektywy ramowej, w sytuacji gdy – jak w niniejszej sprawie – organy danego państwa członkowskiego zostały poinformowane przez danego producenta pojazdów o istnieniu odstępstwa od zgodności z homologowanym typem, a odstępstwo to jest uzasadnione przedstawieniem przez tego producenta obiektywnych, wiarygodnych i poważnych dowodów świadczących o istnieniu, w przypadku przestrzegania obowiązujących wymogów, poważnego zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzi lub dla środowiska, to organy te mają podstawy, aby nie nakazywać od razu wycofywania i modyfikacji danych pojazdów, lub nie wycofywać od razu danej homologacji typu, ale przystąpić do właściwej oceny tych zagrożeń przed podjęciem decyzji o nakazaniu w stosownym wypadku takiego wycofania pojazdów, ich modyfikacji czy cofnięcia homologacji.
- 72 Podobnie jak przewidziano w art. 29 i 32 dyrektywy ramowej, to państwo członkowskie powinno jednak niezwłocznie poinformować Komisję i pozostałe państwa członkowskie o istnieniu poważnego zagrożenia, o którym powzięło ono wiedzę, a także w stosownym wypadku o proponowanych przez producenta środkach zmierzających do neutralizacji owego zagrożenia.



- 73 Jeżeli w wyniku tej oceny okaże się, że wskazane poważne ryzyko nie zostało wykazane, to wówczas zadaniem tego państwa członkowskiego jest niezwłoczne podjęcie środków koniecznych do zapewnienia, aby zgodność danych pojazdów z homologowanym typem została przywrócona.
- 74 Ponieważ ustanowiona w dyrektywie ramowej procedura homologacji jest bowiem oparta – jak wskazano w motywie 2 tej dyrektywy – na zasadzie całkowitej harmonizacji, zakres uznania przyznany państwom członkowskim w art. 12 i 30 dyrektywy ramowej nie może umożliwiać im samodzielnej oceny tego, czy istnieje konieczność osiągnięcia tego celu zgodności.
- 75 Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 67 opinii, umożliwienie państwom członkowskim samodzielnej oceny konieczności osiągnięcia celu zgodności pozbawiłoby wszelkiej skuteczności (effet utile) ujednolicony system homologacji zdefiniowany łącznie przez przepisy dyrektywy ramowej i innych aktów prawnych.
- 76 W tym względzie można jeszcze zaznaczyć, tytułem przykładu, że art. 30 ust. 3 dyrektywy ramowej stanowi, że w przypadku złożenia przez państwo członkowskie wniosku o weryfikację zgodności, państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu WE, jest zobowiązane do podjęcia niezbędnych środków w każdym przypadku w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia takiego wniosku. Podobnie art. 30 ust. 4 dyrektywy ramowej przewiduje, w warunkach, do których przepis ten się odnosi, zastosowanie tego samego maksymalnego terminu sześciu miesięcy.
- 77 W niniejszym przypadku z akt sprawy przedłożonych Trybunałowi wynika, że władze niemieckie były w stałym kontakcie z Komisją.
- 78 Należy jednak zauważyć, że władze te zareagowały z opóźnieniem na brak zgodności pojazdów typów 246, 176 i 117 z ich homologowanymi typami. Powzięte przez Daimlera wątpliwości dotyczące bezpieczeństwa czynnika chłodniczego R1234yf zostały bowiem podane do ich wiadomości we wrześniu 2012 r., Komisja zwróciła się o informacje w dniu 10 czerwca 2013 r., wezwanie do usunięcia uchybienia wysłała w dniu 27 stycznia 2014 r., a uzasadnioną opinię w dniu 25 września 2014 r. Tymczasem z akt sprawy przedłożonych Trybunałowi wynika, że w dniu 8 października 2013 r. władze niemieckie, po przeprowadzeniu pierwszej fazy testów, stwierdziły brak znaczącego prawdopodobieństwa wystąpienia zasygnalizowanych przez Daimlera poważnych zagrożeń dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzi oraz dla środowiska. Co więcej, władze te przyznają, że w piśmie z dnia 20 listopada 2015 r. Daimler potwierdził, że wypracował środki zabezpieczające w odniesieniu do zastosowania nowego czynnika chłodniczego w nowych pojazdach i że od grudnia 2015 r. Daimler przedstawiał rozwiązania techniczne możliwe do zastosowania w celu przywrócenia, poprzez modyfikację, zgodności z homologowanymi typami 133 713 niezgodnych z nimi pojazdów. Jednakże dopiero w dniu 23 marca 2017 r., czyli ponad dwa lata po wygaśnięciu dwumiesięcznego terminu wskazanego w uzasadnionej opinii, KBA, w drodze aktu administracyjnego, nakazała Daimlerowi, jako producentowi, przywrócenie zgodności poprzez zmodyfikowanie 133 713 wytworzonych przezeń pojazdów.
- 79 W świetle wszystkich tych okoliczności należy stwierdzić, że Republika Federalna Niemiec, nie przyjmując w przewidzianym w uzasadnionej opinii terminie środków niezbędnych do przywrócenia zgodności z ich homologowanymi typami 133 713 pojazdów typów 246, 176 i 117, sprzedawanych przez spółkę Daimler AG od dnia 1 stycznia do dnia 26 czerwca 2013 r., ze względu na to, że pojazdy te zostały wyposażone nie w zadeklarowany dla tych homologowanych typów czynnik chłodzący R1234yf, ale w czynnik chłodzący, którego współczynnik ocieplenia globalnego był wyższy niż 150, a więc przekraczał pułap przewidziany w art. 5 ust. 4 dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, uchybiła zobowiązaniom, jakie ciążyą na tym państwie na mocy wskazanej dyrektywy oraz na mocy art. 12 i 30 dyrektywy ramowej.

***W przedmiocie zarzutu drugiego dotyczącego naruszenia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji oraz dyrektywy ramowej, a w szczególności art. 46, 5 i 18 tej drugiej dyrektywy***

*Argumentacja stron*

- 80 W ramach zarzutu drugiego Komisja domaga się stwierdzenia naruszenia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji oraz dyrektywy ramowej, a w szczególności przepisów art. 46 w związku z art. 5 i 18 tej drugiej dyrektywy, ze względu na to, że Republika Federalna Niemiec nie podjęła środków niezbędnych do zastosowania sankcji.
- 81 W skardze Komisja podnosi, iż Daimler nie zastosował się do art. 5 ust. 1 dyrektywy ramowej, zgodnie z którym producent jest zobowiązany zapewnić stałe przestrzeganie wszystkich wymogów, od których spełnienia zależy uzyskanie homologacji typu dla odpowiedniego pojazdu. Od stycznia 2013 r. Daimler produkował bowiem i wprowadzał na rynek pojazdy typów 246, 176 i 117, których systemy klimatyzacji, niezgodne z homologacją ich typów, funkcjonowały w oparciu o czynnik chłodniczy, którego współczynnik ocieplenia globalnego był wyższy niż maksymalna wartość dopuszczona w art. 5 ust. 4 dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji.
- 82 Według Komisji Daimler naruszył także art. 18 dyrektywy ramowej w związku z załącznikiem IX do tej dyrektywy, który zobowiązuje producentów do wydania świadectwa zgodności dla każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu, przy czym świadectwo takie stanowi, jak wynika z załącznika IX do dyrektywy ramowej, oświadczenie, które producent pojazdu składa jego nabywcy w celu zapewnienia go, że nabyty przez niego pojazd jest zgodny z prawodawstwem obowiązującym w Unii w momencie jego wyprodukowania. Ponieważ od stycznia 2013 r. typy 246, 176 i 117 nie były już wytwarzane w sposób zgodny z homologacją ich typu, oświadczenie Daimlera zawarte w świadectwie zgodności nie odpowiada rzeczywistości.
- 83 Nie nakładając sankcji na Daimlera, Republika Federalna Niemiec naruszyła art. 46 dyrektywy ramowej, który stanowi, że państwa członkowskie są zobowiązane do określenia w swym prawie krajowym skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji mających zastosowanie w przypadku braku poszanowania przepisów tej dyrektywy przez producentów.
- 84 W odpowiedzi na skargę Republika Federalna Niemiec podnosi, że sankcje te mogłyby zostać orzeczone tylko w przypadku, gdyby Daimlerowi nakazano przeprowadzenie modernizacji odnośnych pojazdów i gdyby producent ten nie zastosował się do owego nakazu. Na rozprawie Republika Federalna Niemiec wyjaśniła, że w 2017 r. KBA nakazała podjęcie działań w zakresie modernizacji pojazdów, że Daimler zakwestionował ten nakaz i że postępowanie administracyjne w przedmiocie jego kontroli jest w toku. Zdaniem Republiki Federalnej Niemiec nie istnieje żadne naruszenie art. 46 dyrektywy ramowej, ponieważ przed zakończeniem tego postępowania administracyjnego nie jest możliwe nałożenie jakichkolwiek sankcji.

*Ocena Trybunału*

- 85 Republika Federalna Niemiec nie kwestionuje okoliczności, że Daimler uchybił zobowiązaniom ciążącym na nim na podstawie przepisów art. 5 i 18 dyrektywy ramowej. Uważa ona jednak, że to niewypełnienie przez Daimlera zobowiązań powinno zostać objęte sankcjami nie w sposób niezależny, lecz jedynie jako konsekwencja faktu, że środki mające na celu przywrócenie zgodności na podstawie art. 12 i 30 dyrektywy ramowej nie zostały wdrożone.
- 86 W tym względzie, o ile art. 12 i 30 dyrektywy ramowej odnoszą się do obowiązków nałożonych na państwa członkowskie w celu zapewnienia zgodności pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z homologowanymi typami, o tyle art. 5 i 18 tej dyrektywy dotyczą obowiązków producentów. Są oni bowiem odpowiedzialni za wszystkie aspekty w szczególności procesu zgodności

produkcji, jak też wydawania świadectwa zgodności dołączanego do każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu. Co się tyczy art. 46 dyrektywy ramowej, stanowi on, że państwa członkowskie określają sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów tej dyrektywy oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do ich wprowadzenia w życie pod rygorem skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji.

- 87 Jak wskazał rzecznik generalny w pkt 95 opinii, art. 46 dyrektywy ramowej dąży do celów odmiennych od celów art. 12 i 30 tej dyrektywy. Te ostatnie chronią bowiem przestrzeganie wymogów technicznych zawartych w aktach prawnych, podczas gdy art. 46 ma zasadniczo na celu stworzenie i zapewnienie działania rynku wewnętrznego charakteryzującego się uczciwą konkurencją pomiędzy producentami. Obok tego celu sankcje przewidziane w art. 46 dyrektywy ramowej powinny również zapewniać, aby nabywca pojazdu posiadał świadectwo zgodności pozwalające mu, zgodnie z załącznikiem IX do tej dyrektywy, rejestrować go w dowolnym państwie członkowskim bez konieczności dostarczenia dodatkowej dokumentacji technicznej.
- 88 W każdym razie, jak stwierdzono w pkt 79 niniejszego wyroku, zostało dowiedzione, że nie podejmując niezbędnych środków w celu przywrócenia zgodności pojazdów typów 246, 176 i 117 z ich homologowanymi typami w terminie wyznaczonym w uzasadnionej opinii, Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy art. 12 i 30 dyrektywy ramowej.
- 89 Należy zatem uwzględnić zarzut drugi Komisji i stwierdzić, że nie przyjmując w terminie przewidzianym w uzasadnionej opinii środków niezbędnych do wprowadzenia w życie sankcji określonych w art. 46 dyrektywy ramowej w celu zapewnienia, aby producenci przestrzegali art. 5 i 18 rzeczonej dyrektywy, dotyczących zgodności produkcji i wydawania świadectw zgodności, Republika Federalna Niemiec naruszyła dyrektywę w sprawie systemów klimatyzacji, a także przepisy art. 46 w związku z art. 5 i 18 dyrektywy ramowej.

***W przedmiocie zarzutu trzeciego dotyczącego naruszenia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji i dyrektywy ramowej, a w szczególności obejścia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji***

*Argumentacja stron*

- 90 W ramach zarzutu trzeciego Komisja wnosi o stwierdzenie naruszenia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, polegającego na tym, że Republika Federalna Niemiec obeszła tę dyrektywę, uwzględniając w dniu 17 maja 2013 r. wniosek Daimlera o rozszerzenie istniejącej homologacji typu 245G poprzez objęcie nią pojazdów, które uzyskały już inną homologację typu, do której zastosowanie mają nowe wymagania tej dyrektywy.
- 91 Instytucja ta wyjaśnia, że zgodnie z art. 14 dyrektywy ramowej homologacja typu może zostać rozszerzona na inne pojazdy, które różnią się od homologowanego pierwotnie typu, jeżeli pojazdy te z jednej strony spełniają warunki prawne, które obowiązywały w odniesieniu do przyznawania pierwotnej homologacji typu, a z drugiej strony są na tyle podobne do pierwotnie homologowanego typu, że mogą one zostać uznane za należące do tego typu na podstawie kryteriów przewidzianych w części B załącznika II do dyrektywy ramowej.
- 92 Według Komisji w tym wypadku nie chodzi o takie rozszerzenie typu 245G. Typ 245G, homologowany w 2008 r., czyli w czasie, gdy dyrektywa w sprawie systemów klimatyzacji nie miała zastosowania, został bowiem rozszerzony poprzez objęcie nim pojazdów, które zostały już homologowane i skonstruowane jako typy 246, 176 i 117, czyli w okresie obowiązywania tej dyrektywy. Tymczasem art. 6 ust. 6

dyrektywy ramowej stanowi, że typ już homologowany nie może być homologowany ponownie. W związku z tym zastąpienie homologowanych typów 246, 176 i 117 pod pozorem rozszerzenia typu 245G stanowi w ocenie Komisji obejście prawa Unii.

- 93 Republika Federalna Niemiec podkreśla, że ważność homologacji typów 246, 176 i 117 upłynęła z chwilą, gdy przedsiębiorstwo wstrzymało produkcję spornych typów, to jest w dniu 26 czerwca 2013 r. Począwszy od maja 2013 r. typ pojazdu 245G został rozszerzony, w granicach określonych prawem, o inne warianty, z wykorzystaniem dawnego czynnika chłodniczego.
- 94 Państwo to podnosi, że dyrektywa ramowa zawiera elastyczną definicję „typu pojazdu”. Podkreśla, że załącznik II do dyrektywy ramowej wyraźnie zezwala producentowi na samodzielne określenie zakresu danego typu pojazdu, a tym samym zakresu homologacji typu w granicach cech charakterystycznych definiujących każdy typ. Na poparcie swej argumentacji państwo to powołuje się na rozporządzenie nr 678/2011, którym – w celu rozwiązania problemu braku precyzyjnych kryteriów w dyrektywie ramowej – zmieniono tę dyrektywę, tak aby ponownie zdefiniować pojęcia „homologacji typu” i „rozszerzenia” oraz aby doprecyzować kryteria stosowane do ustalania, czy nowy model pojazdu ma być uważany za nowy typ.
- 95 Wskazane państwo członkowskie twierdzi, że Komisja w sposób uproszczony i błędny utożsamia z homologacją typu pojęcie „serii” lub „klasy”, czyli w szczególności stosowane do celów marketingowych pojęcia klasy A, klasy B i nowej klasy B. Pojazdy budowane począwszy od dnia 26 czerwca 2013 r. w klasie A, klasie B i klasie CLA na podstawie typu pojazdu 245G różnią się od dawnych typów 246, 176 i 117 nie tylko oznaczeniem typu, lecz także szeregiem szczegółów technicznych, a także homologacjami systemów.
- 96 W odniesieniu do przestrzegania dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji Republika Federalna Niemiec przypomina, że dyrektywa ta wyraźnie przewiduje okres przejściowy do dnia 1 stycznia 2017 r., w którym to okresie nowe rejestracje pojazdów wykorzystujących dawny czynnik chłodniczy mogły być dokonywane na podstawie dawnych, rozszerzonych homologacji typu. Państwo to twierdzi, że w niniejszej sprawie nie ma możliwości uznania, iż doszło do niezgodnego z prawem obejścia dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji.

### *Ocena Trybunału*

- 97 W ramach zarzutu trzeciego Komisja podnosi zasadniczo, że Republika Federalna Niemiec dopuściła się obejścia przepisów dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji i naruszyła przepisy dyrektywy ramowej, uwzględniając w dniu 17 maja 2013 r. wniosek Daimlera o rozszerzenie istniejącej homologacji typu pojazdów 245G poprzez objęcie nią pojazdów, które w ocenie tej instytucji były wcześniej homologowane jako typy 246, 176 i 117. Republika Federalna Niemiec podnosi, że pojazdy te nie były identyczne.
- 98 W tym względzie, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 112 opinii, Komisja odnosi się jedynie do nazw handlowych pojazdów produkowanych przez Daimlera. Ponadto instytucja ta nie przedstawiła w skardze żadnego konkretnego dowodu, który świadczyłby o tym, że charakterystyczne cechy techniczne pojazdów, dla których przyznane zostało rozszerzenie typu 245G i które zostały wyprodukowane po dniu 26 czerwca 2013 r., były identyczne z typami 246, 176 i 117.
- 99 Ponadto, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 113 i 114 opinii, przepisy mające zastosowanie w niniejszej sprawie przyznają producentowi pewien zakres swobody. Z treści dyrektywy ramowej, a w szczególności jej załącznika II, wynika bowiem, że producent może samodzielnie określić zakres typu pojazdu. Ponadto, jak wynika z rozdziału V tej dyrektywy, akt ten zezwala na rozszerzanie dawnych homologacji typu. Szeroka wykładnia dyrektywy ramowej znajduje potwierdzenie

w motywie 3 zmieniającego tę dyrektywę rozporządzenia nr 678/2011, zgodnie z którym „[z] doświadczenia wynika, że obecne kryteria służące ustaleniu, czy nowy model pojazdu ma być uważany za nowy typ pojazdu, są zbyt ogólnikowe”.

- 100 Z powyższego wynika, że Komisja nie przedstawiła w tym względzie wystarczających dowodów na poparcie zarzutu trzeciego.
- 101 Ponadto Komisja twierdzi zasadniczo, że cel rozszerzenia przewidzianego w art. 14 ust. 2 dyrektywy ramowej sprzeciwia się temu, aby producent uchylał się od stosowania przepisów prawnych obowiązujących w odniesieniu do nowych typów homologowanych pojazdów poprzez rozszerzenie, dla nowo rejestrowanych pojazdów, innego typu pojazdu homologowanego przed wejściem w życie rzeczonych przepisów. Takie rozszerzenie byłoby sprzeczne z celem dyrektywy ramowej, jakim jest zapewnienie, by nowo zarejestrowane pojazdy odpowiadały wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa i ochrony środowiska.
- 102 W tym względzie należy zaznaczyć, że z art. 14 ust. 2 dyrektywy ramowej wynika, iż z rozszerzeniem typu homologowanego pojazdu mamy do czynienia wówczas, gdy są wymagane dalsze kontrole lub nowe badania, gdy któreś z informacji umieszczonych na świadectwie homologacji typu uległy zmianie i gdy w życie wchodzi nowe zharmonizowane normy techniczne mające zastosowanie do danych homologowanych pojazdów.
- 103 Tymczasem, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 121 opinii, nie wynika ani z art. 14, ani z jakiegokolwiek innego przepisu ujednoliconego systemu, o którym mowa w niniejszej sprawie, aby żądane rozszerzenie miało, w perspektywie dążenia do celów dyrektywy ramowej dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska, odnosić się do postępu technicznego.
- 104 Co więcej, art. 5 ust. 5 dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji wyraźnie przewiduje okres przejściowy do dnia 1 stycznia 2017 r., w którym to okresie nowe rejestracje pojazdów wykorzystujących dawny czynnik chłodniczy nadal mogły mieć miejsce na podstawie dawnych rozszerzonych homologacji typu, podczas gdy odnośne wymogi techniczne dla nowych homologacji obowiązywały już od dnia 1 stycznia 2011 r. Z tego względu, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 123 opinii, w dyrektywie tej przyjęto podejście stopniowe.
- 105 Na podstawie powyższych rozważań nie można więc uznać, że rozszerzenie homologacji, o któreawnioskował Daimler i którego udzieliła KBA, nie było zgodne z dyrektywą ramową ani z dyrektywą w sprawie systemów klimatyzacji.
- 106 W związku z tym Komisja nie wykazała, że Republika Federalna Niemiec naruszyła przepisy dyrektywy ramowej ani że państwo to umożliwiło Daimlerowi obejście dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji.
- 107 Z powyższych rozważań wynika, że zarzut trzeci Komisji nie jest zasadny.
- 108 W świetle wszystkich powyższych rozważań należy stwierdzić, że Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej:
- na mocy dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji oraz art. 12 i 30 dyrektywy ramowej, nie przyjmując w przewidzianym w uzasadnionej opinii terminie środków niezbędnych do przywrócenia zgodności z ich homologowanymi typami 133 713 pojazdów typów 246, 176 i 117, sprzedawanych przez Daimlera od dnia 1 stycznia do dnia 26 czerwca 2013 r., ze względu na to, że pojazdy te zostały wyposażone nie w zadeklarowany dla tych homologowanych typów czynnik chłodzący R1234yf, ale w czynnik chłodzący, którego współczynnik ocieplenia globalnego był wyższy niż 150, a więc przekraczał pułap przewidziany w art. 5 ust. 4 dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, oraz

- na mocy dyrektywy w sprawie systemów klimatyzacji, a także art. 46 w związku z art. 5 i 18 dyrektywy ramowej, nie przyjmując w terminie przewidzianym w uzasadnionej opinii środków niezbędnych do wprowadzenia w życie sankcji określonych w art. 46 tej ostatniej dyrektywy w celu zapewnienia, aby producenci przestrzegali art. 5 i 18 rzeczony dyrektywy, dotyczących zgodności produkcji i wydawania świadectw zgodności.

109 W pozostałym zakresie skargę należy oddalić.

### **W przedmiocie kosztów**

- 110 Zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 111 W niniejszej sprawie Komisja i Republika Federalna Niemiec wniosły – odpowiednio – o obciążenie kosztami drugiej strony postępowania.
- 112 Artykuł 138 § 3 rzeczony regulaminu przewiduje, że jeżeli jest to uzasadnione okolicznościami sprawy, Trybunał może orzec, że jedna ze stron pokrywa, oprócz własnych kosztów, część kosztów poniesionych przez stronę przeciwną. W niniejszej sprawie należy orzec, stosując ten przepis, że Republika Federalna Niemiec pokrywa własne koszty oraz połowę kosztów poniesionych przez Komisję.
- 113 Komisja pokrywa połowę własnych kosztów.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

#### **1) Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom ciążącym na tym państwie:**

- na mocy dyrektywy 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. dotyczącej emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG, a także art. 12 i 30 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywy ramowej), zmienionej rozporządzeniem Komisji (UE) nr 371/2010 z dnia 16 kwietnia 2010 r., nie przyjmując w przewidzianym w uzasadnionej opinii terminie środków niezbędnych do przywrócenia zgodności z ich homologowanymi typami 133713 pojazdów typów 246, 176 i 117, sprzedawanych przez spółkę Daimler AG od dnia 1 stycznia do dnia 26 czerwca 2013 r., ze względu na to, że pojazdy te zostały wyposażone nie w zadeklarowany dla tych homologowanych typów czynnik chłodzący R1234yf, ale w czynnik chłodzący, którego współczynnik ocieplenia globalnego był wyższy niż 150, a więc przekraczał pułap przewidziany w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2006/40, oraz
- na mocy dyrektywy 2006/40, a także art. 46 w związku z art. 5 i 18 dyrektywy 2007/46, zmienionej rozporządzeniem nr 371/2010, nie przyjmując w terminie przewidzianym w uzasadnionej opinii środków niezbędnych do wprowadzenia w życie sankcji określonych w art. 46 tej ostatniej dyrektywy w celu zapewnienia, aby producenci przestrzegali art. 5 i 18 rzeczony dyrektywy, dotyczących zgodności produkcji i wydawania świadectw zgodności.

#### **2) W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.**

- 3) Republika Federalna Niemiec pokrywa własne koszty oraz połowę kosztów poniesionych przez Komisję Europejską.**
- 4) Komisja Europejska pokrywa połowę własnych kosztów.**

Podpisy