



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

zo 4. októbra 2018*

„Nesplnenie povinnosti členským štátom – Smernica 2006/40/ES – Emisie z klimatizačných systémov motorových vozidiel – Článok 5 ods. 4 a 5 – Smernica 2007/46/ES – Schvaľovanie motorových vozidiel – Články 12, 29, 30 a 46 – Vozidlá, ktoré nie sú v zhode s technickými predpismi – Zodpovednosť vnútroštátnych orgánov“

Vo veci C-668/16,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 23. decembra 2016,

Európska komisia, v zastúpení: C. Hermes, D. Kukovec a A. C. Becker, splnomocnení zástupcovia,

žalobkyňa,

proti

Spolkovej republike Nemecko, v zastúpení: T. Henze a D. Klebs, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory M. Ilešič, sudcovia A. Rosas (spravodajca), C. Toader, A. Prechal a E. Jarašiūnas,

generálny advokát: P. Mengozzi,

tajomník: R. Šereš, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 11. januára 2018,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 11. apríla 2018,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Svojou žalobou Európska komisia navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Spolková republika Nemecko porušila svoje povinnosti podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/40/ES zo 17. mája 2006 o emisiách z klimatizačných systémov v motorových vozidlách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady

* Jazyk konania: nemčina.

70/156/EHS (Ú. v. EÚ L 161, 2006, s. 12 (ďalej len „smernica o klimatizačných systémoch“), a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1), zmenenej nariadením Komisie (EÚ) č. 371/2010 zo 16. apríla 2010 (Ú. v. EÚ L 110, 2010, s. 1) (ďalej len „rámcová smernica“):

- tým, že neprijala opatrenia potrebné na obnovenie zhody vozidiel typov 246, 176 a 117 so schválenými typmi (články 12 a 30 rámcovej smernice),
- tým, že neprijala opatrenia potrebné na vykonávanie sankcií (článok 46 v spojení s článkami 5 a 18 rámcovej smernice) a
- tým, že 17. mája 2013 vyhovelá žiadosti spoločnosti Daimler AG o rozšírenie existujúceho typu vozidla 245G na vozidlá, v súvislosti s ktorými sa už udelilo iné typové schválenie, na ktoré sa uplatňovali nové podmienky smernice o klimatizačných systémoch, pričom tak obišla túto smernicu.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica o klimatizačných systémoch

- 2 Smernica o klimatizačných systémoch je súčasťou regulačných aktov vymenovaných v prílohe IV časti I rámcovej smernice. Článok 5 ods. 4 a 5 smernice o klimatizačných systémoch stanovuje:

„4. S účinnosťou od 1. januára 2011 členské štáty už neudelia typové schválenie ES alebo národné typové schválenie pre typ vozidla vybaveného klimatizačným systémom s navrhovaným obsahom fluórovaných skleníkových plynov s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150.

5. S účinnosťou od 1. januára 2017 v súvislosti s novými vozidlami vybavenými klimatizačným systémom s navrhovaným obsahom fluórovaných skleníkových plynov s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150 členské štáty:

- a) považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely článku [26 ods. 1 rámcovej smernice] a
- b) odmietnu registráciu a zakážu predaj a uvedenie do prevádzky.“

Rámcová smernica

- 3 Odôvodnenia 2 a 3 rámcovej smernice znejú:

„(2) Na účely zriadenia a fungovania vnútorného trhu Spoločenstva je účelné nahradiť systémy schvaľovania členských štátov postupom schvaľovania Spoločenstva založenom na princípe celkového zosúladienia.

(3) Je potrebné zosúladiť a uviesť v regulačných aktoch technické požiadavky, ktoré sa uplatňujú na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky a vozidlá. Tieto regulačné akty by sa mali snažiť zabezpečiť najmä vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky, ochranu zdravia, ochranu životného prostredia, energetickú efektívnosť a ochranu proti neoprávnenému používaniu.“

4 Článok 3 rámcovej smernice znie:

„Na účely tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV, pokiaľ v nich nie je uvedené inak: ...

17. ‚typ vozidla‘ sú vozidlá určitej kategórie, ktoré sa nelíšia aspoň v podstatných znakoch uvedených v prílohe II oddiele B. Typ vozidla môže obsahovať varianty a verzie vymedzené v prílohe II oddiele B;“

5 Článok 4 ods. 1 až 3 tejto smernice stanovuje:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o schválenie, plnili svoje záväzky podľa tejto smernice.

2. Členské štáty schvália len také vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.

3. Členské štáty zaevidujú alebo povolia predaj alebo uvedenie do prevádzky v premávke len takým vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám, ktoré spĺňajú požiadavky tejto smernice.

...“

6 Článok 5 ods. 1 uvedenej smernice stanovuje:

„Výrobca zodpovedá schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty postupu schválenia a za zabezpečenie zhody výroby, či už výrobca je alebo nie je priamo zapojený do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.“

7 Článok 6 rámcovej smernice s názvom „Postupy, ktoré je potrebné dodržať na typové schválenie ES vozidiel“ vo svojom odseku 6 uvádza:

„Výrobca predloží žiadosť schvaľovaciemu orgánu. Pokiaľ ide o určitý typ vozidla, môže sa predložiť len jedna žiadosť a môže sa predložiť len v jednom členskom štáte.

Za každý typ, ktorý má byť schválený, sa podá samostatná žiadosť.“

8 Článok 12 tejto smernice s názvom „Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby“ znie:

„1. Členský štát udeľujúci typové schválenie ES prijme v prípade potreby v spolupráci so schvaľovacími orgánmi iných členských štátov v súlade s prílohou X nevyhnutné opatrenia na overenie skutočnosti, že sa urobili nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel, systémov, komponentov alebo prípadne samostatných technických jednotiek so schváleným typom.

2. Členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, prijme v prípade potreby vo vzťahu k tomuto schváleniu v spolupráci so schvaľovacími orgánmi iných členských štátov a v súlade s prílohou X nevyhnutné opatrenia na overenie skutočnosti, že opatrenia uvedené v odseku 1 sú naďalej primerané a prípadne že vyrábané vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky sa naďalej zhodujú so schváleným typom.

Overovanie na účel zabezpečenia zhody výrobkov so schváleným typom sa obmedzí na postupy stanovené v prílohe X a v tých regulačných aktoch, ktoré obsahujú osobitné požiadavky. Schvaľovací orgán členského štátu, ktorý udelil typové schválenie ES, môže na tento účel vykonať kontroly alebo skúšky predpísané v ktoromkoľvek regulačnom akte uvedenom v zozname v prílohe IV alebo XI na vzorkách odobratých v priestoroch výrobcu vrátane výrobných zariadení.

3. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že opatrenia uvedené v odseku 1 sa neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení a plánov kontroly alebo že sa prestali uplatňovať, hoci sa výroba neskončila, podnikne tento členský štát nevyhnutné opatrenia vrátane odobratia typového schválenia, aby zabezpečil správne dodržiavanie zhody výrobného postupu.“

- 9 V kapitole V rámcovej smernice, nazvanej „Zmeny a doplnenia typových schválení ES“, článok 14 tejto smernice s názvom „Osobitné ustanovenia o vozidlách“ vo svojom odseku 2 uvádza:

„Revízia sa označí ako ‚rozšírenie‘, ak okrem ustanovení odseku 1:

- a) sa vyžadujú ďalšie kontroly alebo nové skúšky;
- b) sa zmenili akékoľvek informácie o osvedčení o typovom schválení ES okrem jeho príloh;
- c) nadobudnú platnosť nové požiadavky podľa akýchkoľvek regulačných aktov, ktoré sa uplatňujú na schválený typ vozidla.

...“

- 10 V tej istej kapitole článok 15 uvedenej smernice, nazvaný „Osobitné ustanovenia o systémoch, komponentoch alebo samostatných technických jednotkách“, vo svojom odseku 2 stanovuje:

„Revízia sa označí ako ‚rozšírenie‘, ak okrem ustanovení odseku 1:

- a) sa vyžadujú ďalšie kontroly alebo nové skúšky;
- b) sa zmenili akékoľvek informácie o osvedčení o typovom schválení ES okrem jeho príloh;
- c) nadobudnú platnosť nové požiadavky podľa akýchkoľvek regulačných aktov, ktoré sa uplatňujú na schválený systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku.

...“

- 11 Článok 17 rámcovej smernice týkajúci sa skončenia platnosti typového schválenia ES vozidiel vo svojom odseku 1 uvádza:

„Platnosť typového schválenia ES vozidla skončí, ak nastane niektorý z týchto prípadov:

...

- b) výroba schváleného vozidla sa s konečnou platnosťou dobrovoľne ukončí;

...“

12 Článok 18 tejto smernice, nazvaný „Osvedčenie o zhode“, stanovuje v odseku 1 prvom pododseku:

„Výrobca v postavení držiteľa typového schválenia ES vozidla vydá osvedčenie o zhode, ktoré musí sprevádzať každé vozidlo, či už dokončené, nedokončené alebo dokončované, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla.“

13 Článok 29 uvedenej smernice znie:

„1. Ak členský štát zistí, že nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, hoci spĺňajú platné požiadavky alebo sú riadne označené, predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej prevádzky alebo vážne poškodzujú životné prostredie alebo verejné zdravie, môže tento členský štát na svojom území na dobu maximálne šiestich mesiacov odmietnuť evidenciu takých vozidiel alebo odmietnuť povoliť predaj takýchto vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek alebo ich uvedenie do prevádzky v premávke.

V takýchto prípadoch dotknutý členský štát bezodkladne zodpovedajúcim spôsobom informuje výrobcu, iné členské štáty a Komisiu a uvedie dôvody, na ktorých sa jeho rozhodnutie zakladá, najmä či je výsledkom:

- nedostatkov v príslušných regulačných aktoch alebo
- nesprávneho uplatňovania príslušných požiadaviek.

2. Komisia sa čo najskôr poradí s dotknutými stranami a predovšetkým so schvaľovacím orgánom, ktorý udelil typové schválenie, s cieľom pripraviť rozhodnutie.

3. Ak sa opatrenia uvedené v odseku 1 prisúdia nedostatkom v príslušných regulačných aktoch, prijímú sa tieto vhodné opatrenia:

- pokiaľ ide o samostatné smernice alebo nariadenia uvedené v časti I prílohy IV, Komisia ich zmení a doplní v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 40 ods. 2,
- pokiaľ ide o predpisy EHK OSN, Komisia v súlade s postupom uplatniteľným podľa revidovanej dohody z roku 1958 navrhne potrebné zmeny a doplnenia k príslušným predpisom EHK OSN.

4. Ak sa opatrenia uvedené v odseku 1 prisúdia nesprávnemu uplatňovaniu príslušných požiadaviek, prijme Komisia príslušné opatrenia na zabezpečenie súladu s týmito požiadavkami.“

14 Článok 30 rámcovej smernice, nazvaný „Vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré nie sú v súlade so schváleným typom“, stanovuje:

„1. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku schválenia, sa nezhodujú s typom, ktorý schválil, vykoná nevyhnutné opatrenia v prípade potreby aj vrátane odobratia typového schválenia na zabezpečenie zhody vyrábaného vozidla, systémov, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky so schváleným typom. Schvaľovací orgán takéhoto členského štátu upozorní schvaľovacie orgány ostatných členských štátov na vykonané opatrenia.

...

3. Ak členský štát preukáže, že nové vozidlá, komponenty alebo samostatné technické jednotky s osvedčením o zhode alebo so značkou schválenia sa nezhodujú so schváleným typom, môže požiadať členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, o overenie skutočností, či sa vyrábané vozidlá, systémy,

komponenty alebo samostatné technické jednotky zhodujú so schváleným typom. Po prijatí takejto požiadavky dotknutý členský štát čo najskôr podnikne potrebné kroky a v každom prípade v priebehu šiestich mesiacov od dátumu žiadosti.

4. Schvaľovací orgán požiada členský štát, ktorý udelil systému, komponentu, samostatnej technickej jednotke alebo nedokončenému vozidlu typové schválenie, aby urobil nevyhnutné opatrenia na opätovné zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel so schváleným typom v týchto prípadoch:

- a) typového schválenia ES vozidla, ak sa vozidlo nezhoduje výlučne z dôvodu nezhodnosti systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;
- b) viacstupňového typového schválenia, ak sa dokončené vozidlo nezhoduje výlučne z dôvodu nezhodnosti systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré tvoria časť nedokončeného vozidla, alebo vinou samotného nedokončeného vozidla.

Po prijatí takejto požiadavky podnikne dotknutý členský štát čo najskôr potrebné kroky, v prípade potreby v spojení so žiadajúcim členským štátom, a v každom prípade do šiestich mesiacov od dátumu žiadosti. Ak sa zistí nezhodnosť, schvaľovacie orgány členského štátu, ktorý udelil typové schválenie ES systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke alebo schválenie nedokončeného vozidla, prijímú opatrenia uvedené v odseku 1.

...“

15 Článok 32 ods. 1 a 2 tejto smernice stanovuje:

„1. Ak výrobca, ktorému bolo udelené typové schválenie ES, musí pri uplatňovaní ustanovení regulačného aktu alebo smernice [Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES z 3. decembra 2001 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov (Ú. v. ES L 11, 2002, s. 4; Mim. vyd. 15/006, s. 447)] uskutočniť stiahnutie už predaných, zaevidovaných alebo vozidiel uvedených do prevádzky v premávke, pretože jeden alebo viacero systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek namontovaných do vozidla, aj v prípade, ak sú náležite schválené v súlade s touto smernicou, predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky alebo vážne poškodzuje životné prostredie, bezodkladne informuje schvaľovací orgán, ktorý udelil schválenie vozidla.

2. Výrobca navrhne schvaľovaciemu orgánu súbor opravných prostriedkov na vyvázenie nebezpečenstva uvedeného v odseku 1. Schvaľovací orgán bezodkladne oboznámi orgány ostatných členských štátov s navrhnutými opatreniami.

Príslušné orgány zabezpečia, aby sa tieto opatrenia účinne vykonávali na ich príslušných územiach.“

16 Článok 45 ods. 5 rámcovej smernice znie:

„Táto smernica nezbavuje platnosti žiadne typové schválenie ES udelené vozidlám kategórie M1 pred 29. aprílom 2009, ani nebráni rozšíreniu takýchto schválení.“

17 Článok 46 tejto smernice s názvom „Sankcie“ stanovuje:

„Členské štáty určia sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie ustanovení tejto smernice a najmä zákazov obsiahnutých v článku 31 alebo z neho vyplývajúcich a regulačných aktov uvedených v prílohe IV časti I a prijímú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie. Určené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr 29. apríla 2009 a čo najskôr jej oznámia akékoľvek ich nasledujúce zmeny.“

- 18 Príloha II rámcovej smernice, nazvaná „Všeobecné vymedzenie pojmov, kritériá pre kategorizáciu vozidiel, typy vozidla a typy karosérie“, v časti A bode 1 spresňuje, že kategória M1 sa týka „motorových vozidiel projektovaných a konštruovaných najmä na prepravu osôb s maximálne ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča“. Časť B tejto prílohy stanovuje:

„1. Na účely kategórie M1:

„Typ“ tvoria vozidlá, ktoré sa nelíšia aspoň v týchto podstatných ohľadoch:

- výrobca,
- typové označenie výrobcu,
- dôležité konštrukčné a tvarové znaky:
 - podvozok/podlahová časť (zjavné a základné rozdiely),
 - hnacia jednotka (spaľovací/elektrický/hybridný motor).

„Variant“ typu tvoria vozidlá jedného typu, ktoré sa nelíšia aspoň v týchto podstatných ohľadoch:

- typ karosérie (napr. sedan, hatchback, kupé, kabriolet, kombi, viacúčelové vozidlo),
- hnacia jednotka:
 - pracovný princíp (ako v bode 3.2.1.1 prílohy III),
 - počet a usporiadanie valcov,
 - rozdiel výkonu väčší ako 30 % (najvyšší výkon je vyšší ako 1,3 násobok najnižšieho výkonu),
 - rozdiel v objeme valcov väčší ako 20 % (najväčší objem je vyšší ako 1,2 násobok najmenšieho objemu),
- hnacie nápravy (počet, umiestnenie, prepojenie),
- riadené nápravy (počet a umiestnenie);

„Verziu“ variantu tvoria vozidlá, ktoré sú tvorené povolenými kombináciami bodov uvedených v informačnom zväzku v súlade s požiadavkami prílohy VIII.

...“

- 19 Príloha IV rámcovej smernice obsahuje najmä zoznam regulačných aktov, ktoré musia byť dodržané na účely typového schválenia ES vozidla, medzi ktorými sa v časti I nachádza smernica o klimatizačných systémoch.

- 20 Príloha IX rámcovej smernice opisuje obsah osvedčenia ES o zhode. Bod 0 tejto prílohy znie:

„Osvedčenie o zhode je vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva platnými v čase jeho výroby.

Osvedčenie o zhode zároveň slúži príslušným orgánom v členských štátoch ako pomôcka pri zápise vozidiel do evidencie bez toho, aby musel žiadateľ poskytnúť ďalšiu technickú dokumentáciu.

...“

- 21 Príloha X rámcovej smernice opisuje zhodu výrobného postupu, ktorej cieľom je zabezpečiť, aby každé vyrobené vozidlo, systém, komponent a samostatná technická jednotka boli zhodné so schváleným typom. Podľa bodu 0 druhého pododseku tejto prílohy je neoddeliteľnou súčasťou postupov posudzovanie systémov riadenia kvality a overovanie predmetu schvaľovania a kontrol týkajúcich sa výrobkov.
- 22 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 678/2011 zo 14. júla 2011, ktorým sa nahrádza príloha II a menia a dopĺňajú prílohy IV, IX a XI k smernici 2007/46 (Ú. v. EÚ L 185, 2011, s. 30), zmenilo najmä rámcovú smernicu.
- 23 Odôvodnenia 3 a 4 tohto nariadenia znejú:
- „(3) Zo skúseností vyplýva, že súčasné kritériá posudzovania toho, či sa má nový model vozidla považovať za nový typ, sú príliš nejasné. Táto nejasnosť môže spôsobiť odklad zavedenia nových požiadaviek stanovených v právnych predpisoch [Európskej únie], ktoré sa týkajú nových vozidiel. Zo skúseností okrem toho vyplýva, že právne predpisy [Únie] týkajúce sa malých sérií je možné obháďať rozdelením typu vozidla na niekoľko podtypov podľa rôznych typových schválení. V dôsledku toho môže počet nových vozidiel, ktoré môžu byť uvedené do prevádzky v Európskej únii na základe režimu malých sérií, prekročiť povolený počet. Je preto potrebné špecifikovať, ktoré technické vlastnosti vozidla sa majú používať ako kritériá posudzovania toho, čo predstavuje nový typ.
- (4) Podľa zásad zakotvených v oznámeniach Komisie pod názvom Akčný plán – Zjednodušenie a zlepšenie regulačného prostredia a Akčný program na znižovanie administratívnej záťaže v Európskej únii, je vhodné prehodnotiť kritériá, ktoré sa majú používať na vymedzenie variantov a verzií v rámci typu vozidla s cieľom znížiť administratívnu záťaž výrobcov vozidiel. Proces typového schvaľovania by sa navyše v dôsledku toho stal pre príslušné orgány členských štátov transparentnejším.“
- 24 Podľa článku 3 ods. 1 druhého pododseku nariadenia č. 678/2011 sa tento článok uplatňuje na nové typy vozidiel, v prípade ktorých sa schválenie udelí 29. októbra 2012 a neskôr. Článok 2 tohto nariadenia okrem iného stanovuje, že uvedeným nariadením sa nezrušuje platnosť žiadneho typového schválenia vozidla udeleného pred 29. októbrom 2012 a toto nariadenie nebráni rozšíreniu týchto schválení.

Smernica 2001/95

- 25 Článok 2 smernice 2001/95 znie:

„Na účely tejto smernice:

...

- b) ‚bezpečný výrobok‘ znamená akýkoľvek výrobok, ktorý na základe bežných alebo racionálne predvídateľných podmienok na používanie vrátane životnosti a prípadne uvedenia do prevádzky, inštalácie a požiadaviek na údržbu nepredstavuje v súvislosti s používaním výrobku žiadne riziko alebo len minimálne riziko, ktoré sa považuje za prijateľné a je v súlade s vysokou úrovňou ochrany zdravia a bezpečnosti osôb, ...
- d) ‚závažné riziko‘ znamená akékoľvek závažné ohrozenie, vrátane vplyvov, ktoré nemajú bezprostredný účinok, ktoré si vyžaduje rýchly zásah verejných úradov;

...“

Nemecké právo:

- 26 V § 7 ods. 1 EG-Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (nariadenie o typovom schvaľovaní ES vozidiel) z 3. februára 2011 (BGBl. 2011 I, s. 126), v znení § 4 nariadenia z 19. októbra 2012 (BGBl. 2012 I, s. 2232), sa stanovuje:

„Platnosť typového schválenia ES skončí, keď sa nové požiadavky v akomkoľvek regulačnom akte stanú povinnými pre evidenciu, predaj alebo uvedenie nových vozidiel do prevádzky v premávke v zmysle článku 3 ods. 1 [rámcovej smernice] a schválenie nie je možné aktualizovať. Platnosť typového schválenia ES sa skončí aj v okamihu definitívneho ukončenia výroby daného typu schváleného vozidla. Výrobca oznámi ukončenie výroby úradu Kraftfahrt-Bundesamt [(Spolkový úrad pre motorové vozidlá, Nemecko, ďalej len ‚KBA‘)].“

- 27 § 25 tohto nariadenia znie:

„1. V prípade, že KBA konštatuje nezhodnosť vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek so schváleným typom, môže prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie zhody výroby so schváleným typom podľa [rámcovej smernice], príslušných v závislosti od druhu vozidla.

2. S cieľom napraviť niektoré nedostatky a zabezpečiť zhodu vozidiel, ktoré už boli uvedené do prevádzky, komponentov alebo technických jednotiek môže KBA následne prijať sekundárne opatrenia.

3. KBA môže typové schválenie odobrať alebo zrušiť, a to úplne alebo čiastočne, najmä ak sa zistí, že

- (1) vozidlá s osvedčením o zhode alebo komponenty alebo technické jednotky patriace do predpísaného označenia nie sú v zhode so schváleným typom;
- (2) vozidlá, komponenty alebo technické jednotky naznačujú značné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie a životné prostredie;
- (3) výrobca nedisponuje účinným systémom na monitorovanie zhody výroby alebo tento systém nepoužíva predpísaným spôsobom,

alebo ak

- (4) držiteľ typového schválenia nedodržiava povinnosti súvisiace s predmetným typovým schválením.“

Skutkové okolnosti a konanie pred podaním žaloby

- 28 V roku 2006 bola prijatá smernica o klimatizačných systémoch, ktorej článok 5 ods. 4 stanovuje, že v klimatizačných systémoch všetkých typov vozidiel, ktoré boli typovo schválené po 1. januári 2011, sa nesmie používať chladivo s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150.
- 29 Vzhľadom na to, že európski výrobcovia vozidiel v tom období používali chladivo R134a s potenciálom globálneho otepľovania 1300, rozhodli sa počas roka 2009 v rámci medzinárodného procesu normalizácie používať chladivo R1234yf, ktoré má potenciál globálneho otepľovania 4.

- 30 V dôsledku prerušenia dodávky chladiva R1234yf spôsobeného zničením výrobných prevádzok počas cunami vo Fukušime (Japonsko), Komisia v apríli 2012 oznámila členským štátom, že vzhľadom na mimoriadne okolnosti až do času, kým bude chladivo R1234yf opätovne k dispozícii, nezačne nijaké konanie o nesplnenie povinnosti z dôvodu nezhodnosti vozidiel so smernicou o klimatizačných systémoch, pričom však spresnila, že tento odklad začatia konania nebude v nijakom prípade trvať dlhšie než do 31. decembra 2012.
- 31 V dňoch 3. marca 2011, 8. júna 2011 a 18. októbra 2012 KBA ako príslušný nemecký orgán pre typové schvaľovanie vozidiel schválil na žiadosť spoločnosti Daimler nové typy vozidiel 246, 176 a 117 ako vozidlá v súlade so smernicou o klimatizačných systémoch.
- 32 Daimler v septembri 2012 oznámila nemeckým orgánom pochybnosti o bezpečnosti používania chladiva R1234yf v typoch vozidiel 246, 176 a 117. Zvolala približne 700 vozidiel na výmenu chladiva a vyjadrila zámer použiť v týchto typoch vozidiel aj po uplynutí odkladu začatia konania v januári 2013 chladivo R134a namiesto chladiva R1234yf, ktorého použitie bolo základom príslušných typových schválení. Nemecké orgány v novembri 2012 požiadali Komisiu o neuplatnenie ustanovení smernice o klimatizačných systémoch z dôvodu, že je potrebné opätovne overiť bezpečnosť chladiva R1234yf.
- 33 Daimler od 1. januára do 26. júna 2013 uviedla na trh 133 713 vozidiel typov 246, 176 a 117 vybavených klimatizačným systémom používajúcim chladivo R134a.
- 34 KBA 3. januára 2013 vyzval spoločnosť Daimler, aby predložila opatrenia prijaté výrobcom vo vzťahu k nezhodnosti vozidiel typu 246, 176 a 117. Daimler ako odpoveď na túto výzvu predložila 15. januára 2013 akčný plán s cieľom nájsť do 15. júna 2013 technické riešenie. Dňa 4. marca 2013 nariadil KBA spoločnosti Daimler prijať vhodné opatrenia na obnovenie zhody, pričom v prípade, že sa neodstránia nedostatky a neobnoví zhoda, pohrozil odňatím príslušného typového schválenia k 30. júnu 2013.
- 35 Dňa 26. júna 2013 Daimler oznámila KBA, že definitívne zastavila výrobu typov 246, 176 a 117.
- 36 KBA 17. mája a 3. júna 2013 vyhovel žiadostiam podaným spoločnosťou Daimler o rozšírenie schválenia vozidla typu 245G, získaného počas roka 2008, teda pred uplatniteľnosťou smernice o klimatizačných systémoch, na iné varianty.
- 37 Dňa 10. júna 2013 zaslala Komisia Spolkovej republike Nemecko žiadosť o informácie a 27. januára 2014 výzvu. Nemeckým orgánom vytkla skutočnosť, že v období od januára do júna 2013 povolila výrobu a uvedenie na trh 133 713 vozidiel, a to v rozpore s predpismi o príslušnom typovom schválení, že obišla uplatnenie smernice o klimatizačných systémoch a že predmetnému výrobcovi neuložila sankcie.
- 38 Spolková republika Nemecko odpovedala 26. marca 2014. Pokiaľ ide o vozidlá, ktoré nie sú v zhode, odvolával sa tento členský štát na mieru voľnej úvahy priznanú vnútroštátnym orgánom rámcovou smernicou, ako aj na zásadu proporcionality. Uviedol, že údaje predložené spoločnosťou Daimler umožňovali domnievať sa, že použitie chladiva R1234yf je bezpečnostným rizikom.
- 39 Podľa Spolkovej republiky Nemecko bol KBA navyše povinný vyhovieť žiadosti o rozšírenie schválenia pre typ 245G podanej spoločnosťou Daimler.
- 40 Komisia následne zaslala Spolkovej republike Nemecko odôvodnené stanovisko z 25. septembra 2014, v ktorom potvrdila výhrady, ktoré uviedla vo výzve. Komisia preto vyzvala tento členský štát, aby prijal potrebné opatrenia na dosiahnutie súladu s uvedeným odôvodneným stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia.
- 41 Spolková republika Nemecko odpovedala na toto stanovisko listom z 25. novembra 2014, v ktorom v zásade zopakovala rovnaké tvrdenia, aké uviedla v odpovedi na predchádzajúcu výzvu.

- 42 Komisia sa s odpoveďou Spolkovej republiky Nemecko neuspokojila a rozhodla sa podať prejednávajúcu žalobu.

O žalobe

O prvej výhrade založenej na porušení smernice o klimatizačných systémoch a rámcovej smernice, najmä jej článkov 12 a 30

Argumentácia účastníkov konania

- 43 Komisia svojou prvou výhradou navrhuje, aby sa určilo porušenie smernice o klimatizačných systémoch a rámcovej smernice, najmä jej článkov 12 a 30 v rozsahu, v akom Spolková republika Nemecko neprijala nevyhnutné opatrenia na obnovenie zhody vozidiel typov 246, 176 a 117 so schválenými typmi.
- 44 Komisia pripomína, že články 12 a 30 rámcovej smernice stanovujú, že členský štát, ktorý schválil typ vozidla, musí kontrolovať zhodu vyrobených vozidiel so schváleným typom a ak zistí rozpor v zhode výroby alebo pri nových vyrobených vozidlách, musí prijať opatrenia na zabezpečenie tejto zhody a v prípade potreby odobrať typové schválenie s cieľom zabezpečiť, aby sa vyrobené vozidlá uviedli do súladu so schváleným typom. Cieľom článku 12 rámcovej smernice, a najmä odseku 3 tohto článku, ako aj prílohy X tejto smernice je nielen jednoduché stanovenie vhodných opatrení na účely konštatovania akéhokoľvek rozporu v zhode výroby, ale najmä zachovanie zhody výroby zabezpečením prijatia potrebných opatrení v prípade zistenia odchýlky od zhody.
- 45 V súlade s ustanoveniami článku 4 ods. 2 v spojení s prílohou IV rámcovej smernice, ako aj článku 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch sa podľa Komisie typom vozidiel 246, 176 a 117 mohlo udeliť typové schválenie iba pod podmienkou, že potenciál globálneho otepľovania chladiva používaného v klimatizačných systémoch týchto vozidiel neprekračoval 150. Daimler vyrobila nové vozidlá typu 246, 176 a 117 používajúce v ich klimatizačných systémoch chladivo s potenciálom globálneho otepľovania viac ako 150, hoci neboli v súlade so schváleným typom vozidla.
- 46 Komisia uviedla, že nemecké orgány vedeli o skutočnosti, že Daimler v období od 1. januára 2013 do 26. júna 2013 uviedla na trh 133 713 vozidiel, ktoré neboli v zhode.
- 47 Komisia tvrdí, že Daimler okrem týchto 133 713 vozidiel pokračovala vo výrobe vozidiel zodpovedajúcich typom 246, 176 a 117, pričom tieto vozidlá rozšírila o typ 245G, ktorý je starým typom vozidla, na ktoré nie sú uplatniteľné požiadavky smernice o klimatizačných systémoch. V tomto kontexte tvrdí, že bez ohľadu na to, že ich klimatizačné systémy používajú chladivo R134a, sú vozidlá Triedy A, Triedy B a Triedy CLA, ktoré zodpovedajú rozšíreniu typu vozidla 245G, rovnaké ako vozidlá, ktoré boli schválené ako typy 246, 176 a 117. Podľa jej odhadu bolo v období od začiatku roka 2013 do konca roka 2016 takto na trh uvedených celkovo približne 800 000 vozidiel, ktoré nie sú v zhode s ich schválením.
- 48 Komisia Spolkovej republike Nemecko vytýka, že neprijala opatrenia, ktoré môžu zabezpečiť obnovenie zhody so schváleným typom, ako odňatie typového schválenia alebo stiahnutie a opravu dotknutých vozidiel.
- 49 Komisia ako odpoveď na tvrdenie Spolkovej republiky Nemecko týkajúce sa pochybností o bezpečnosti používania chladiva R1234yf vo vozidlách typu 246, 176 a 117 uviedla, že tieto pochybnosti sa medzičasom prejavili ako neopodstatnené. Okrem toho pre právne posúdenie porušení vytýkaných

v prejednávanej veci nie je podstatné, či nemecké orgány mali na základe informácií, ktoré mali k dispozícii, dospieť k záveru, že používanie tohto chladiva predstavuje riziko pre bezpečnosť cestnej premávky a zdravie ľudí.

- 50 Rámcová smernica totiž neobsahovala výnimky umožňujúce členským štátom nezohľadniť harmonizované technické požiadavky v prípade pochybností o ich vhodnosti, obsahovala však bezpodmienečnú povinnosť zabezpečiť splnenie všetkých technických požiadaviek. Pokiaľ ide najmä o článok 30 rámcovej smernice, Komisia tvrdí, že úvahy žalovanej týkajúce sa proporcionality ju nezbavujú povinnosti prijať voči spoločnosti Daimler opatrenia nevyhnutné na obnovenie zhody predmetných vozidiel so schváleným typom.
- 51 Komisia napokon pripomína, že pokiaľ vozidlá z dôvodu ich nezhodnosti so schváleným typom „predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej prevádzky alebo vážne poškodzujú životné prostredie alebo verejné zdravie“, článok 29 rámcovej smernice vo výnimočných prípadoch umožňuje, aby dotknutý členský štát na svojom území na dobu maximálne šiestich mesiacov odmietol evidenciu takých vozidiel alebo odmietol povoliť predaj takýchto vozidiel. Spolková republika Nemecko však neuplatnila postup stanovený v tejto súvislosti.
- 52 Spolková republika Nemecko vysvetľuje, že ku koncu roka 2012 sa Daimler a iné organizácie, ako Verband der Automobilindustrie a Deutsche Umwelthilfe, na základe testov, ktoré vykonali, domnievali, že použitie nového chladiva R1234yf vo vozidlách predstavuje „preukázané bezpečnostné riziko“. Tieto testy, ktoré sa týkali aj iných typov vozidiel než vozidiel spoločnosti Daimler, totiž preukázali, že v určitých situáciách môže dôjsť k náhlemu a prudkému vznieteniu tohto chladiva, ktoré môže viesť k požiaru vozidla a vystaveniu vysoko toxickému pôsobeniu fluorovodíka a karbonylfluoridu, takže je potrebné dospieť k záveru, že cestujúci vo vozidle a osoby nachádzajúce sa v jeho blízkosti sú v bezprostrednom ohrození života. Okrem toho mali iní výrobcovia automobilov rovnaký názor a počas druhého polroku roku 2012 transformovali schválenia vozidiel obsahujúcich nové chladivo R1234yf na skoršie schválenia umožňujúce použitie chladiva R134a.
- 53 Za týchto podmienok sa KBA v tejto fáze musel domnievať, že vozidlá s novým chladivom R1234yf sú závažným rizikom v zmysle článku 2 písm. d) smernice 2001/95, takže mu nemožno vytýkať, že spoločnosti Daimler neuložil povinnosť bezodkladne prerobiť 133 713 vozidiel, ktoré neboli v zhode s typmi predanými v období od 1. januára 2013 do 26. júna 2013. Rozhodnutie KBA vykonať vlastné testy, aby bolo možné prijať informované rozhodnutie, bolo plne v súlade so zásadou proporcionality a bolo uznané za správne Spoločným výskumným centrom Únie (JRC) v dôsledku intenzívnej kontroly. Napriek tomu, že tieto skúšky neumožňovali získať dostatočné dôkazy na potvrdenie existencie závažného rizika v zmysle smernice 2001/95 a na potrebu okamžitého konania, bolo konštatované nebezpečenstvo vznietenia a vystavenia pôsobeniu fluorovodíka, čo by nasvedčovalo pretrvávajúcej problematike súvisiacej s používaním chladiva R1234yf v klimatizačných systémoch motorových vozidiel. KBA z dôvodu bezpečnostných požiadaviek dôrazne odporúčal pokračovať v testoch, aby mohol presnejšie vyhodnotiť potenciálne riziká.
- 54 Spolková republika Nemecko zdôrazňuje, že KBA sedemkrát vyzval Daimler, aby pristúpila k obnoveniu súladu týchto 133 713 vozidiel, ktoré nie sú v zhode s typmi, a vyvíjala možné technické riešenia potrebné na tento účel. Daimler listom z 20. novembra 2015 oznámila KBA bezpečnostné opatrenia, ktoré plánuje zaviesť na zabezpečenie používania nového chladiva v jej nových vozidlách, a v listoch zo 16. a 18. decembra 2015, zo 7. marca 2016 a z 23. septembra 2016 uviedla možné technické riešenia s cieľom obnoviť zhodu 133 713 vozidiel, ktoré nie sú v súlade s predpismi, prestavbou. Vzhľadom však na to, že Daimler nepristúpila k modernizácii týchto vozidiel, keďže sa obávala, že nebude môcť zaručiť dostatočnú kvalitu montáže, KBA administratívnym aktom z 23. marca 2017 uložil povinnosť pristúpiť k takej modernizácii. Daimler však túto povinnosť napadla a bolo začaté správne konanie o jeho preskúmaní.

- 55 Spolková republika Nemecko spochybňuje počet 800 000 vozidiel, ktorý uvádza Komisia v rámci svojej prvej výhrady, pretože táto výhrada sa vzťahuje na vozidlá typu 245G.
- 56 Spolková republika Nemecko odmieta porušenie článku 12 rámcovej smernice. Podľa jej výkladu tohto ustanovenia sa toto ustanovenie netýka overovania samotných vozidiel, ale overovania existencie primeraných opatrení na ďalšie zabezpečenie zhody týchto vozidiel so schváleným typom. V prejednávanej veci nič nenasvedčuje tomu, že nefungovala kontrola kvality vykonávaná spoločnosťou Daimler. Na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, porušenie povinnosti overiť kontrolu kvality nie je automatickým dôsledkom existencie nezhodnosti. KBA bol naopak vopred informovaný o tom, že existuje nezhodnosť od 1. januára 2013 z dôvodu skutočnosti, že sa naďalej používalo chladiivo R134a namiesto predpísaného chladiava R1234yf.
- 57 Spolková republika Nemecko odmieta aj porušenie článku 30 rámcovej smernice. Podľa tohto členského štátu toto ustanovenie výslovne priznáva členským štátom určitú mieru voľnej úvahy. Výraz „prijme potrebné opatrenia“, obsiahnutý v uvedenom ustanovení, odkazuje na zásadu proporcionality a stanovuje potrebu, aby členské štáty konali progresívne a typové schválenia odoberali iba ako poslednú možnosť, ako to vyplýva z výrazu „v prípade potreby aj vrátane“, uvedeného v tom istom ustanovení.
- 58 Zdôrazňuje, že článok 30 ods. 1 rámcovej smernice nestanovuje lehotu a že štvormesačná lehota, ktorú KBA priznal spoločnosti Daimler v jeho liste zo 4. marca 2013 na prijatie opatrení potrebných na obnovenie zhody, nebola s prihliadnutím na šesťmesačnú lehotu stanovenú v tomto článku 30 ods. 3 a 4 príliš dlhá.
- 59 Spolková republika Nemecko tvrdí, že odňatie schválenia avizované KBA v tomto liste pre prípad, že výrobca nesplní rozkaz uložený s cieľom nastoliť zhodu dotknutých vozidiel so schváleným typom pred 30. júnom 2013, už nemožno uplatniť, pretože Daimler definitívne ukončila výrobu týchto vozidiel pred uplynutím tejto lehoty. Rámcová smernica navyše neupravuje postup, ktorý by sa povinne uplatňoval do odobratia typového schválenia na vyrobené a na trh uvedené vozidlá. Článok 32 tejto smernice stanovuje stiahnutie vozidiel, ale iba ak „predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie alebo vážne poškodzujú životné prostredie“. V prejednávanej veci to tak totiž nebolo. Nedodržanie zhody totiž neznamenalo zvýšené riziko pre bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie a s prihliadnutím na prechodné ustanovenia smernice o klimatizačných systémoch, ktoré umožnili naďalej používať staré chladiivo pre milióny nových vozidiel až do konca šesťročného prechodného obdobia, ktoré uplynulo 31. decembra 2016, a pre mnohé vozidlá, ako autobusy, autokary a nákladné vozidlá, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, možno očakávať iba nepatrný vplyv na životné prostredie.
- 60 Podľa Spolkovej republiky Nemecko by nariadenie okamžitej prestavby predmetných vozidiel vzhľadom na skutočnosť, že taká prestavba v uvedenom období nebola možná, viedlo k faktickému vyradeniu týchto vozidiel z prevádzky a spôsobilo vážne ekonomické škody majiteľom týchto vozidiel s následkami ovplyvňujúcich trh pre spoločnosť Daimler a ekonomicky prepojené podniky v celej Únii.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 61 Postupne treba preskúmať vytýkané skutočnosti, výklad článku 12 rámcovej smernice, ako aj článku 30 tejto smernice a napokon prostriedok obrany uplatňovaný Spolkovou republikou Nemecko, pokiaľ ide o bezpečnosť vozidiel.
- 62 Skutočnosti vytýkané Komisiou Spolkovej republike Nemecko sa týkajú predovšetkým 133 713 vozidiel, ktoré nie sú v zhode so schválenými typmi 246, 176 a 117, uvedených na trh spoločnosťou Daimler v období od 1. januára do 26. júna 2013, dňa, ku ktorému tento podnik uviedol na KBA, že definitívne zastavil výrobu týchto vozidiel. Komisia tiež v rámci prvej výhrady vytýka, že v období od začiatku roka

2013 do konca roka 2016 bolo takto na trh uvedených celkovo približne 800 000 vozidiel, ktoré nie sú v zhode s ich schválením. Ako spresnila Komisia vo svojej replike, tento údaj o približne 800 000 vozidlách sa skladá jednak zo 133 713 vozidiel, ktoré nie sú v zhode so schválenými typmi 246, 176 a 117, a jednak z vozidiel zodpovedajúcich týmto typom, o ktoré bol rozšírený typ 245G, starý typ vozidla, na ktoré neboli uplatniteľné požiadavky smernice o klimatizačných systémoch. Na tieto posledné uvedené vozidlá sa tiež vzťahuje tretia výhrada Komisie, ktorou Komisia žalovanej vytyka obchádzanie tejto smernice.

- 63 V tejto súvislosti treba konštatovať, že Komisia nemôže v rámci prvej výhrady súčasne vytykať skutočnosť, že uvedené vozidlá neboli vyrobené v súlade so schválenými typmi 246, 176 a 117, a v rámci tretej výhrady skutočnosť, že na ich výrobu sa použilo rozšírenie typu 245G.
- 64 Vzhľadom na to, že Komisia nespochybnila, že výroba vozidiel schválených typov 246, 176 a 117 bola definitívne zastavená 26. júna 2013, ako Daimler uviedla na KBA, treba v rámci tejto výhrady zamietnuť zohľadnenie iných než 133 713 vozidiel, ktoré neboli v súlade s týmito schválenými typmi a ktoré Daimler do uvedeného dňa uvádzala na trh.
- 65 Spolková republika Nemecko nespochybňuje, že týchto 133 713 vozidiel nebolo v súlade s typmi 246, 176 a 117 schválenými po 1. januári 2011, pokiaľ neboli vybavené chladičom R1234yf schváleným pre tieto typy, ale chladičom s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150, čo je referenčná úroveň, ktorú stanovuje článok 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch. Tvrdí však, že z jej strany nedošlo k nesplneniu povinností, ktoré jej prináležia, ani podľa článku 12 ani podľa článku 30 rámcovej smernice, pretože KBA bol na jednej strane informovaný o neexistencii zhody od konca roku 2012, čo naznačuje účinné fungovanie systému kontroly kvality podľa tohto prvého ustanovenia, a na druhej strane, že toto druhé ustanovenie členským štátom priznáva voľnú úvahu. KBA v prejednávanej veci konal primerane v súlade so znením tohto ustanovenia a potrebou zaistiť bezpečnosť a zdravie osôb, ako aj ochranu životného prostredia.
- 66 Pokiaľ ide o článok 12 rámcovej smernice, prvá výhrada Komisie sa vzťahuje najmä na odsek 3 tohto článku, ktorý sa týka opatrení, ktoré musia členské štáty prijať v prípade nezhodnosti výroby vozidiel s typovým schválením, a nie na odsek 1 uvedeného článku týkajúci sa kontrolných opatrení prijatých podnikmi na zabezpečenie, že vozidlá budú v zhode so schváleným typom.
- 67 Spolkovej republike Nemecko sa totiž nevytyka, že si nesplnila povinnosť overiť existenciu rozdielov v zhode výroby, ale že neprijala potrebné opatrenia na obnovenie zhody, zatiaľ čo podľa uvedeného odseku 3, ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že opatrenia týkajúce sa zhody výroby sa neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení alebo sa prestali uplatňovať, hoci sa výroba neskončila, tento členský štát „prijme nevyhnutné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia“, s cieľom zabezpečiť, aby sa konanie týkajúce sa zhody výroby vykonalo správne.
- 68 V súvislosti s článkom 30 ods. 1 rámcovej smernice treba uviesť, že toto ustanovenie tiež stanovuje, že ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie ES, zistí, že nové vozidlá, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku schválenia, sa nezhodujú s typom, ktorý schválil, „vykoná nevyhnutné opatrenia v prípade potreby aj vrátane odobratia typového schválenia“ na zabezpečenie zhody vyrábaného vozidla so schváleným typom.
- 69 V tejto súvislosti zo znenia týchto ustanovení vyplýva, že tieto ustanovenia prenechávajú členským štátom mieru voľnej úvahy pri určovaní opatrení, ktoré sa majú prijať, aby sa nastolila zhoda vozidiel so schváleným typom.
- 70 Okrem toho z rámcovej smernice vyplýva, že nemožno vylúčiť, že schválený typ predstavuje závažné riziko, ktoré sa odhalí až po schválení. Článok 29 tejto smernice stanovuje, že ak členský štát zistí, že nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, hoci spĺňajú platné požiadavky, predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej prevádzky alebo vážne

poškodzujú životné prostredie alebo verejné zdravie, môže tento členský štát na svojom území odmietnuť evidenciu takých vozidiel alebo odmietnuť povoliť predaj takýchto vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek alebo ich uvedenie do prevádzky v premávke. Článok 32 rámcovej smernice sa navyše vzťahuje na stiahnutie vozidiel, ktoré boli už predané, zaevidované alebo uvedené do prevádzky v premávke, pretože jeden alebo viacero systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek namontovaných do vozidla, bez ohľadu na to, či sú riadne schválené v súlade s touto smernicou, predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť cestnej premávky, verejné zdravie alebo poškodzuje životné prostredie.

- 71 Analogicky, v rámci článkov 12 a 30 rámcovej smernice, ak, ako v prejednávanej veci, výrobca vozidiel informuje príslušné orgány dotknutého členského štátu o neexistencii zhody so schváleným typom a táto neexistencia zhody je odôvodnená spoľahlivými a objektívnymi skutočnosťami svedčiacimi o tom, že v prípade splnenia príslušných požiadaviek existuje vážne nebezpečenstvo pre zdravie a bezpečnosť osôb alebo životné prostredie, sú tieto orgány oprávnené nenariadiť hneď stiahnutie a prestavbu dotknutých vozidiel alebo odňatie príslušného typového schválenia, ale vykonať vlastné hodnotenie týchto rizík, predtým ako prípadne rozhodnú o takom stiahnutí, takej prestavbe alebo dokonca o takom odňatí typového schválenia.
- 72 Podľa toho, čo stanovujú články 29 a 32 rámcovej smernice, prináleží tomuto členskému štátu bezodkladne informovať Komisiu a ostatné členské štáty o vážnom nebezpečenstve, o ktorom sa dozvedel, ako aj, v prípade potreby, o opatreniach navrhovaných výrobcom s cieľom odstrániť príslušné nebezpečenstvo.
- 73 Ak by však po skončení tohto posúdenia vyšlo najavo, že nebolo preukázané vážne nebezpečenstvo, prislúcha tomuto členskému štátu, aby čo najskôr prijal potrebné opatrenia na zabezpečenie obnovenia súladu predmetných vozidiel so schváleným typom.
- 74 Vzhľadom na to, že postup schvaľovania ES stanovený v rámcovej smernici, ako sa uvádza v jej odôvodnení 2, je založený na zásade úplnej harmonizácie, nemôžu byť členské štáty na základe ich voľnej úvahy priznanej podľa článkov 12 a 30 rámcovej smernice oprávnené samostatne posudzovať potrebu dosiahnuť tento cieľ spočívajúci v zabezpečení zhody.
- 75 Ako uviedol generálny advokát v bode 67 svojich návrhov, umožniť členským štátom, aby samy posudzovali potrebu dosiahnuť tento cieľ spočívajúci v zabezpečení zhody, by znamenalo pripraviť štandardizovaný systém typového schvaľovania, vymedzený na základe ustanovení rámcovej smernice v spojení s ustanoveniami regulačných aktov, o akýkoľvek potrebný účinok.
- 76 V tejto súvislosti možno ešte napríklad uviesť, že článok 30 ods. 3 rámcovej smernice stanovuje, že v prípade žiadosti o overenie zhody podanej členským štátom členský štát, ktorý vydal typové schválenie ES, podnikne potrebné kroky v každom prípade do šiestich mesiacov od dátumu tejto žiadosti. Článok 30 ods. 4 rámcovej smernice tiež za podmienok, na ktoré sa vzťahuje, stanovuje rovnaké uplatnenie maximálnej lehoty šiestich mesiacov.
- 77 V prejednávanej veci zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že nemecké orgány boli v stálom kontakte s Komisiou.
- 78 Treba však uviesť, že tieto orgány oneskorene reagovali na neexistenciu zhody vozidiel typu 246, 176 a 117 so schválenými typmi. Pochybnosti spoločnosti Daimler týkajúce sa bezpečnosti chladiča R1234yf im totiž boli predložené už v septembri 2012, Komisia požiadala 10. júna 2013 o informácie a 27. januára 2014 zaslala výzvu a 25. septembra 2014 odôvodnené stanovisko. Zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že nemecké orgány od 8. októbra 2013, po skončení prvej fázy testov, konštatovali nízku pravdepodobnosť, že by sa naplnilo závažné riziko pre zdravie a bezpečnosť osôb, ako aj pre životné prostredie, ktoré uplatňovala Daimler. Tieto orgány navyše pripúšťajú, že Daimler listom z 20. novembra 2015 potvrdila, že objavila spôsoby bezpečného používania nového chladiča vo

svojich nových vozidlách a že od decembra 2015 Daimler predložila možné technické riešenia na obnovenie zhody 133 713 nezhodných vozidiel so schválenými typmi prostredníctvom prestavby. KBA však až 23. marca 2017 správnym aktom nariadil výrobcovi, spoločnosti Daimler, aby prostredníctvom prestavby pristúpila k tomuto zabezpečeniu zhody týchto 133 713 vozidiel, teda viac ako dva roky po uplynutí dvojmesačnej lehoty uvedenej v odôvodnenom stanovisku.

- 79 Vzhľadom na všetky tieto skutočnosti je potrebné konštatovať, že Spolková republika Nemecko si tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na obnovenie zhody 133 713 vozidiel typov 246, 176 a 117, uvedených na trh spoločnosťou Daimler v období od 1. januára do 26. júna 2013, s ich schválenými typmi, pretože neboli vybavené chladivom R1234yf deklarovaným pre tieto schválené typy, ale chladivom s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150, ktoré je v rozpore so stropom stanoveným v článku 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z tejto poslednej uvedenej smernice a z článkov 12 a 30 rámcovej smernice.

O druhej výhrade založenej na porušení smernice o klimatizačných systémoch a rámcovej smernice, najmä jej článkov 46, 5 a 18

Argumentácia účastníkov konania

- 80 Komisia svojou druhou výhradou navrhuje, aby sa určilo porušenie smernice o klimatizačných systémoch a rámcovej smernice, najmä jej ustanovení článku 46 v spojení s článkami 5 a 18 v rozsahu, v akom Spolková republika Nemecko neprijala opatrenia potrebné na vykonanie sankcií.
- 81 Komisia vo svojej žalobe tvrdí, že Daimler porušila článok 5 ods. 1 rámcovej smernice, podľa ktorého je výrobca povinný zabezpečiť dlhodobý súlad s predpismi, od ktorých závisí typové schválenie príslušných vozidiel. Daimler totiž od januára 2013 vyrábala a predávala vozidlá typov 246, 176 a 117, ktorých klimatizačné systémy neboli v zhode s ich schválenými typmi a fungovali s chladivom s potenciálom globálneho otepľovania nad maximálnu povolenú hodnotu v zmysle článku 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch.
- 82 Ďalej tvrdí, že Daimler sa tiež dopustila porušenia článku 18 rámcovej smernice v spojení s prílohou IX tejto smernice, ktorý ukladá výrobcovi povinnosť vydať osvedčenie o zhode o každom vozidle vyrobenom v súlade so schváleným typom vozidla, ako to vyplýva z prílohy IX rámcovej smernice, pričom také vyhlásenie je vyhlásením, ktoré výrobca vozidiel poskytuje kupujúcemu, aby ho uistil, že ním zakúpené vozidlo je v súlade s právnymi predpismi Únie platnými v čase jeho výroby. Vzhľadom na to, že od januára 2013 už neboli typy 246, 176 a 117 vyrábané v zhode s ich typovým schválením, nezodpovedalo vyhlásenie spoločnosti Daimler uvedené v osvedčení o zhode skutočnosti.
- 83 Spolková republika Nemecko tým, že spoločnosti Daimler neuložila sankcie, porušila článok 46 rámcovej smernice, podľa ktorého sú členské štáty povinné určiť vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku účinné, primerané a odrádzajúce sankcie vzťahujúce sa na prípad porušenia ustanovení tejto smernice výrobcami.
- 84 Spolková republika Nemecko vo vyjadrení k žalobe tvrdí, že k uloženiu sankcií môže dôjsť až v prípade, keby bola nariadená modernizácia týchto vozidiel a keby Daimler tento príkaz nesplnila. Spolková republika Nemecko na pojednávaní spresnila, že KBA v roku 2017 nariadil modernizačné opatrenie, Daimler tento príkaz napadla a správne konanie o preskúmaní tohto príkazu ešte prebieha. Podľa Spolkovej republiky Nemecko nebol porušený článok 46 rámcovej smernice, pretože pred skončením tohto správneho konania nie je možné uložiť sankciu.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 85 Spolková republika Nemecko nespochybňuje, že Daimler si nespĺnila povinnosti vyplývajúce z ustanovení článkov 5 a 18 rámcovej smernice. Domnieva sa však, že nesplnenie týchto povinností spoločnosťou Daimler sa nemá sankcionovať ako také, ale až v dôsledku nevykonania opatrení prijatých príslušnými orgánmi s cieľom zabezpečiť zhodu podľa článkov 12 a 30 rámcovej smernice.
- 86 Zatiaľ čo články 12 a 30 rámcovej smernice upravujú povinnosti členských štátov, aby sa zaručilo, že vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky sú v súlade so schváleným typom, články 5 a 18 tejto smernice sa týkajú povinností výrobcov. Výrobcovia sú totiž zodpovední za všetky aspekty, najmä za zabezpečenie zhody výroby, ako aj za vydanie osvedčenia o zhode, ktoré treba priložiť ku každému vozidlu vyrobenému v súlade so schváleným typom. V súvislosti s článkom 46 rámcovej smernice tento článok stanovuje, že členské štáty určia účinné, primerané a odrádzajúce sankcie, ktoré sa uplatňujú na porušenie ustanovení tejto smernice, a prijímú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie.
- 87 Ako uviedol generálny advokát v bode 95 svojich návrhov, článok 46 rámcovej smernice sleduje iné ciele, než sú ciele sledované článkami 12 a 30 tejto smernice. Tieto posledné uvedené totiž majú zabezpečiť dodržiavanie technických požiadaviek obsiahnutých v právnych aktoch, kým článok 46 v prvom rade sleduje cieľ vytvorenia a fungovania vnútorného trhu so spravodlivou hospodárskou súťažou medzi výrobcami. Okrem tohto cieľa majú sankcie stanovené v článku 46 rámcovej smernice aj zabezpečiť, že kupujúci vozidla je držiteľom osvedčenia o zhode, ktoré mu umožní zapísať vozidlo do evidencie podľa prílohy IX tejto smernice v každom členskom štáte bez toho, aby musel predložiť ďalšiu technickú dokumentáciu.
- 88 V každom prípade je preukázané, ako bolo konštatované v bode 79 tohto rozsudku, že Spolková republika si tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na obnovenie zhody vozidiel typov 246, 176 a 117 s ich schválenými typmi, nespĺnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 12 a 30 rámcovej smernice.
- 89 Druhej výhrade Komisie treba teda vyhovieť a konštatovať, že Spolková republika Nemecko tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na vykonanie sankcií uvedených v článku 46, aby zabezpečila, že výrobcovia dodržia články 5 a 18 rámcovej smernice týkajúce sa zhody výroby a vydania osvedčenia o zhode, porušila smernicu o klimatizačných systémoch, ako aj ustanovenia článku 46 v spojení s článkami 5 a 18 rámcovej smernice.

O tretej výhrade založenej na porušení smernice o klimatizačných systémoch a rámcovej smernice a konkrétnejšie na obchádzaní smernice o klimatizačných systémoch

Argumentácia účastníkov konania

- 90 Komisia svojou tretou výhradou navrhuje, aby sa určilo porušenie smernice o klimatizačných systémoch v rozsahu, v akom Spolková republika Nemecko obišla túto smernicu tým, že 17. mája 2013 vyhovela žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie existujúceho typu vozidla 245G na vozidlá, v súvislosti s ktorými sa už udelilo iné typové schválenie a na ktoré sú uplatniteľné nové podmienky tejto smernice.
- 91 Vysvetľuje, že podľa článku 14 rámcovej smernice možno schválený typ rozšíriť na iné vozidlá, odlišné od pôvodne schváleného typu, pokiaľ takéto vozidlá na jednej strane spĺňajú právne požiadavky, ktorým podliehalo udelenie pôvodného typového schválenia, a na druhej strane sú tak podobné pôvodne schválenému typu, že ich na základe kritérií uvedených v prílohe II časti B rámcovej smernice možno považovať za súčasť tohto typu.

- 92 Podľa Komisie v prejednávanej veci nejde o také rozšírenie typu 245G. Typ 245G schválený v roku 2008, teda v čase, keď smernica o klimatizačných systémoch nebola uplatniteľná, sa totiž rozšíril o vozidlá, ktoré už boli schválené a vyrobené ako typy 246, 176 a 117, teda v čase, keď bola táto smernica uplatniteľná. Článok 6 ods. 6 rámcovej smernice stanovuje, že už schválenému typu nemožno udeliť nové typové schválenie. Nahradenie schválenia pre typy 246, 176 a 117 maskované ako rozšírenie typu 245G je v dôsledku toho obchádzaním práva Únie.
- 93 Spolková republika Nemecko zdôrazňuje, že platnosť schválenia pre typy 246, 176 a 117 zanikla, keď podnik 26. júna 2013 zastavil výrobu sporných typov. Typ vozidla 245G bol v medziach zákonnosti od mája 2013 rozšírený o ďalšie varianty používajúce staré chladivo.
- 94 Tvrdí, že rámcová smernica flexibilne definuje „typ vozidla“. Zdôrazňuje, že príloha II rámcovej smernice výrobcovi výslovne umožňuje, aby sám určil rozsah typu vozidla, a tým rozsah typového schválenia v medziach charakteristík, ktoré ohraničujú každý typ. Na podporu svojej argumentácie odkazuje na nariadenie č. 678/2011, ktoré na účely odstránenia nepresnosti kritérií rámcovej smernice túto smernicu zmenilo, aby predefinovalo pojmy „typové schválenie“ a „rozšírenie“, a spresnilo kritériá používané na určenie, či nový model vozidla treba považovať za nový typ.
- 95 Tento členský štát sa domnieva, že Komisia zjednodušene a nesprávne považuje v marketingu používaný pojem „modelový rad“ alebo „trieda“, konkrétne tak Triedu A, Triedu B a novú Triedu B, za typové schválenie. Vozidlá vyrobené po 26. júni 2013 v Triede A, Triede B a Triede CLA na základe typu vozidla 245G sa od starých typov 246, 176 a 117 odlišujú nielen typovým označením, ale aj viacerými technickými detailmi, ako aj schváleniami systémov.
- 96 Pokiaľ ide o dodržanie smernice o klimatizačných systémoch, Spolková republika Nemecko pripomína, že táto smernica výslovne stanovuje prechodné obdobie do 1. januára 2017, čo je obdobie, počas ktorého bola možná evidencia nových vozidiel používajúcich staré chladivo na základe starých rozšírených typových schválení. Dospela teda k záveru, že nie je možné predmetnú vec kvalifikovať ako protiprávne obchádzanie smernice o klimatizačných systémoch.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 97 Komisia svojou treťou výhradou Spolkovej republiky Nemecko v podstate vytýka, že obchádzala ustanovenia smernice o klimatizačných systémoch a porušila ustanovenia rámcovej smernice tým, že 17. mája 2013 vyhovelá žiadosti spoločnosti Daimler o rozšírenie existujúceho schválenia pre typ 245G na vozidlá, ktoré podľa tejto inštitúcie boli už predtým schválené ako typy 246, 176 a 117. Spolková republika Nemecko tvrdí, že tieto vozidlá neboli identické.
- 98 Ako v tejto súvislosti uviedol generálny advokát v bode 112 svojich návrhov, Komisia odkazuje iba na obchodné označenia vozidiel vyrábaných spoločnosťou Daimler. Okrem toho vo svojej žalobe nepredložila nijaký vecný dôkaz o tom, že technické charakteristiky vozidiel vyrobených po 26. júni 2013, pre ktoré sa priznalo rozšírenie typu 245G, sa zhodujú s typmi 246, 176 a 117.
- 99 Navyše, ako uviedol generálny advokát v bodoch 113 a 114 svojich návrhov, právna úprava uplatniteľná v tejto veci priznáva výrobcovi určitú voľnosť. Zo znenia rámcovej smernice, presnejšie jej prílohy II, totiž vyplýva, že výrobca môže sám určiť rozsah typu vozidla. Ako okrem toho vyplýva z kapitoly V tejto smernice, táto smernica umožňuje rozšírenie starých typových schválení. Široký výklad rámcovej smernice podporuje odôvodnenie 3 nariadenia č. 678/2011, ktoré zmenilo túto smernicu, podľa ktorého „zo skúseností vyplýva, že súčasné kritériá posudzovania toho, či sa má nový model vozidla považovať za nový typ, sú príliš nejasné“.
- 100 Z týchto skutočností vyplýva, že Komisia v tejto súvislosti nepredložila dostatočné dôkazy na podporu svojej tretej výhrady.

- 101 Komisia okrem toho v podstate uvádza, že cieľ rozšírenia stanoveného v článku 14 ods. 2 rámcového nariadenia bráni tomu, aby výrobca obišiel uplatniteľnosť právnych noriem platných pre vozidlá nových schválených typov tým, že rozšíri iný typ vozidla schválený pred nadobudnutím účinnosti uvedených noriem na novo evidované vozidlá. Také rozšírenie by bolo v rozpore s cieľom rámcovej smernice, ktorým je zabezpečiť, aby novo evidované vozidlá mali vyššiu úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia.
- 102 V tejto súvislosti treba uviesť, že z článku 14 ods. 2 rámcovej smernice vyplýva, že o rozšírenie schváleného typu vozidla ide, ak sa vyžadujú ďalšie kontroly alebo nové skúšky, zmenila sa jedna z informácií v osvedčení o typovom schválení, a ak nadobudnú účinnosť nové zosúladené technické predpisy, ktoré sa uplatňujú na dotknuté schválené vozidlá.
- 103 Ako uviedol generálny advokát v bode 121 svojich návrhov, ani z článku 14, ani z nijakého iného ustanovenia štandardizovaného systému nevyplýva názor, že požadované rozšírenie sa má týkať výlučne technického pokroku z hľadiska dosahovania cieľov rámcovej smernice týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany životného prostredia.
- 104 Článok 5 ods. 5 smernice o klimatizačných systémoch navyše výslovne stanovuje prechodné obdobie do 1. januára 2017, čo je obdobie, počas ktorého mohli byť nové vozidlá používajúce staré chladiivo ešte evidované na základe rozšírených starých typových schválení, zatiaľ čo pre nové schválenia boli už od 1. januára 2011 platné dotknuté technické požiadavky. Ako teda uviedol generálny advokát v bode 123 svojich návrhov, sleduje táto smernica postupnú zmenu.
- 105 Na základe predchádzajúcich úvah nemožno dospieť k záveru, že rozšírenie typového schválenia požadovaného spoločnosťou Daimler a povoleného KBA nebolo zlučiteľné s rámcovou smernicou či smernicou o klimatizačných systémoch.
- 106 Komisia v dôsledku toho nepreukázala, že Spolková republika Nemecko porušila ustanovenia rámcovej smernice, ani že umožnila spoločnosti Daimler obchádzať smernicu o klimatizačných systémoch.
- 107 Z predchádzajúceho vyplýva, že tretia výhrada Komisie je nedôvodná.
- 108 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že Spolková republika Nemecko si nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú
- zo smernice o klimatizačných systémoch, ako aj z článkov 12 a 30 rámcovej smernice tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na obnovenie zhody 133 713 vozidiel typov 246, 176 a 117, uvedených na trh spoločnosťou Daimler v období od 1. januára do 26. júna 2013, s ich schválenými typmi, pretože neboli vybavené chladivom R1234yf deklarovaným pre tieto schválené typy, ale chladivom s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150, ktoré je v rozpore so stropom stanoveným v článku 5 ods. 4 smernice o klimatizačných systémoch, a
 - zo smernice o klimatizačných systémoch, ako aj z ustanovení článku 46 v spojení s článkami 5 a 18 rámcovej smernice tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na vykonanie sankcií uvedených v článku 46 tejto poslednej uvedenej smernice, aby zabezpečila, že výrobcovia dodržia články 5 a 18 uvedenej smernice týkajúce sa zhody výroby a vydania osvedčenia o zhode.
- 109 V zostávajúcej časti je potrebné žalobu zamietnuť.

O trovách

- 110 Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté.
- 111 V prejednávanej veci tak Komisia, ako aj Spolková republika Nemecko navrhli uložiť druhému účastníkovi tohto konania povinnosť nahradiť trovy konania.
- 112 Článok 138 ods. 3 uvedeného rokovacieho poriadku stanovuje, že ak sa to zdá oprávnené vzhľadom na okolnosti prípadu, Súdny dvor môže rozhodnúť, že účastník konania znáša svoje vlastné trovy konania a je povinný nahradiť časť trov konania druhého účastníka konania. V prejednávanej veci treba na základe tohto ustanovenia rozhodnúť, že Spolková republika Nemecko znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť polovicu trov konania Komisie.
- 113 Komisia znáša polovicu svojich vlastných trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol takto:

1. Spolková republika Nemecko si nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú

- zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/40/ES zo 17. mája 2006 o emisiách z klimatizačných systémov v motorových vozidlách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS, ako aj z článkov 12 a 30 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica), zmenenej nariadením Komisie (EÚ) č. 371/2010 zo 16. apríla 2010, tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na obnovenie zhody 133 713 vozidiel typov 246, 176 a 117, uvedených na trh spoločnosťou Daimler AG v období od 1. januára do 26. júna 2013, s ich schválenými typmi, pretože neboli vybavené chladivom R1234yf deklarovaným pre tieto schválené typy, ale chladivom s potenciálom globálneho otepľovania vyšším ako 150, ktoré je v rozpore so stropom stanoveným v článku 5 ods. 4 smernice 2006/40, a
- zo smernice 2006/40, ako aj z ustanovení článku 46 v spojení s článkami 5 a 18 smernice 2007/46, zmenenej nariadením č. 371/2010, tým, že v lehote stanovenej v odôvodnenom stanovisku neprijala opatrenia potrebné na vykonanie sankcií uvedených v článku 46 tejto poslednej uvedenej smernice, aby zabezpečila, že výrobcovia dodržia články 5 a 18 uvedenej smernice týkajúce sa zhody výroby a vydania osvedčenia o zhode.

2. V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.

3. Spolková republika Nemecko znáša vlastné trovy konania a je povinná nahradiť polovicu trov konania, ktoré vznikli Európskej komisii.

4. Európska komisia znáša polovicu vlastných trov konania.

Podpisy