



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

17 декември 2020 година^{*i}

„Преюдициално запитване — Сближаване на законодателствата — Регламент (ЕО) № 715/2007 — Член 3, точка 10 — Член 5, параграф 2 — Измервателно-коригиращо устройство — Моторни превозни средства — Дизелов двигател — Емисии на замърсители — Програма, която оказва влияние върху компютъра за контрол на двигателя — Технологии и стратегии за намаляване на производството на емисиите на замърсители“

По дело C-693/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от *juges d'instruction du Tribunal de grande instance de Paris* (съдия-следователи към Окръжен съд Париж, Франция) с акт от 26 октомври 2018 г., постъпил в Съда на 29 октомври 2018 г., в рамките на наказателно производство срещу

Х,

в присъствието на:

CLCV и др.,

А и др.,

В,

AGLP и др.,

С и др.,

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: Ал. Арабаджиев, председател на състава, Т. von Danwitz и P.G. Xuereb (докладчик), съдии,

генерален адвокат: E. Sharpston,

секретар: V. Giacobbo, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 7 ноември 2019 г.,

* Език на производството: френски.

като има предвид становищата, представени:

- за X, от D. Lecat, P. Benson и J. Philippe, адвокати, и от R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,
- за A и др., от C. Constantin-Vallet, адвокат,
- за B, от P. Peuvrel и X. Leuck, адвокати,
- за AGLP и др., от F. Sartre, адвокат,
- за C и др., от J. Bensaid и F. Verdier, адвокати,
- за френското правителство, първоначално от D. Colas, J. Traband, E. Leclerc и A.-L. Desjonquères, а впоследствие от J. Traband, E. Leclerc и A.-L. Desjonquères, в качеството на представители,
- за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от G. Palatiello и P. Pucciariello, avvocati dello Stato,
- за Европейската комисия, от J.-F. Brakeland, M. Huttunen и A. C. Becker, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 30 април 2020 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, точка 10 и на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 2007 г., стр. 1).
- 2 Запитването е отправено в рамките на наказателно производство, образувано срещу дружеството X, производител на автомобили, за това, че е пуснало на френския пазар моторни превозни средства, оборудвани със софтуер, който може да промени системата за контрол на емисиите на замърсяващи газове в зависимост от засечените от него условия на движение.

Правна уредба

Международното право

- 3 Правило № 83 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на превозни средства с оглед на емисиите на замърсители съгласно изискванията към горивото за двигателите (ОВ L 375, 2006 г., стр. 242; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 87, стр. 3) установява технически изисквания относно типовото одобрение на моторни превозни средства.

4 Точка 2.16 от посоченото правило гласи:

„По смисъла на настоящото правило:

[...]

2.16. „Измервателно-коригиращо устройство“ [(*defeat device*)] означава всеки елемент от конструкцията, който реагира на температура, скорост на превозното средство, обороти на двигателя, предавателния механизъм, вакуум в колектора или някой друг параметър, с цел активиране, промяна, забавяне или спиране работата на която и да е част от системата за намаляване на емисиите, с което се намалява ефективността на системата за намаляване на емисиите при условия, които реално могат да настъпят при нормална експлоатация и ползване на превозното средство. Такъв елемент от конструкцията не се смята за блокиращо устройство, ако:

2.16.1. Необходимостта от устройството е оправдана от гледна точка на защитата на двигателя срещу неизправност или инцидент и за безопасната експлоатация на превозното средство, или

2.16.2. Устройството не функционира извън изискванията за стартиране на двигателя, или

2.16.3. Условията по същество са включени в процедурите за изпитване от тип I или тип VI“.

5 Съгласно точка 7.3.1.2 от Правило № 83 (ИКЕ на ООН) един от параметрите на системата за намаляване на замърсяването е рецикулацията на отработилите газове (*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)).

Правото на Съюза

Решение 97/836/ЕО

6 Съгласно член 1 от Решение 97/836/ЕО на Съвета от 27 ноември 1997 година с оглед на присъединяването на Европейската общност към Споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации за приемане на единни технически предписания за колесните превозни средства, оборудване и части, които могат да се монтират и/или да се използват на колесните превозни средства, и условията за взаимно признаване на одобренията, получени въз основа на тези предписания (Ревизирано споразумение от 1958 година) (ОВ L 346, 1997 г., стр. 78; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 16, стр. 47) Европейската общност се присъединява към споразумението.

7 Съгласно член 3, параграф 1 от това решение:

„Съгласно член 1, параграф 5 от [Ревизираното споразумение от 1958 година] Общността заявява, че нейното присъединяване ще се ограничи с изпълнението на предписанията на ИКЕ на ООН, изброени в приложение II към настоящото решение“.

8 Сред правилата на ИКЕ на ООН в приложение II към това решение е посочено Правило № 83 (ИКЕ на ООН).

Рамкова директива

- 9 Съгласно съображение 11 от Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 година за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 2007 г., стр. 1), изменена с Регламент (ЕО) № 1060/2008 на Комисията от 7 октомври 2008 г. (ОВ L 292, 2008 г., стр. 1) (наричана по-нататък „Рамковата директива“):

„[...] правилникът на Икономическата комисия за Европа на Обединените нации (ИКЕ — ООН), към който се присъединява Общността в изпълнение на настоящото решение, както и измененията на правилника на ИКЕ — ООН, към който Общността вече се е присъединила, следва да бъдат включени в процедурата за типово одобрение на Общността било като изисквания за типово одобрение на ЕО на превозни средства [...]“.

- 10 Член 34, параграф 1 от тази рамкова директива предвижда:

„Правилата на ИКЕ — ООН, към които се е присъединила Общността и които са изброени в част от приложение IV и приложение XI, са част от типовото одобрение на ЕО за превозни средства при същите условия като отделните директиви или регламенти. Те се прилагат към категориите превозни средства, изброени в съответните колони на таблицата от приложение IV, част I, и приложение XI, част I“.

- 11 Член 35, параграф 1, първа алинея от посочената рамкова директива гласи:

„Правилата на ИКЕ — ООН, изброени в част II от приложение IV, се признават за еквивалентни на съответните отделни директиви или регламенти, доколкото те имат същото приложно поле и предмет“.

- 12 Правило № 83 (ИКЕ на ООН) е включено в приложение IV на рамковата директива.

Регламент № 715/2007

- 13 Съгласно съображения 1 и 4—6 от Регламент № 715/2007:

„(1) [...] техническите изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави членки и да се осигури висока степен на защита на околната среда.

[...]

(4) [...] емисиите, причинени от транспортния сектор (въздушен, морски и сухоземен транспорт), домакинствата и енергийния, селскостопанския и промишления сектор, следва да се намалят в по-значителна степен, за да се постигнат целите на ЕС в областта на качеството на въздуха. [...]

(5) Постигането на целите на ЕС в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. [...]

(6) По-специално, необходимо е да се намалят значително емисиите на азотни оксиди от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване. [...]“.

14 Член 3, точки 6 и 10 от този регламент предвижда:

„За целите на настоящия регламент и мерките по прилагането му се прилагат следните определения:

[...]

6) „Емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“ означава емисиите на газове замърсители и частици.

[...]

10) „Измервателно-коригиращо устройство“ е което и да е устройство, реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора или всеки друг параметър целящ да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.

15 Член 4, параграфи 1 и 2 от посочения регламент гласи:

„1. Производителите доказват, че всички нови превозни средства, продавани, регистрирани или пускани в движение в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му. Производителите доказват, че всички нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, за които се изисква типово одобрение, продавани или пускани в експлоатация в Общността, са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

Тези задължения включват спазване на граничните стойности за емисиите, предвидени в приложение I, и мерките по прилагане, посочени в член 5.

2. Производителите осигуряват спазването на процедурите по типово одобрение за проверка на съответствието на продукцията, надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването и изискванията за съответствие в експлоатация.

Освен това предприетите от производителя технически мерки следва да гарантират, че емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите от изпаряване са реално ограничени, в съответствие с настоящия регламент, през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. [...]

[...]“.

16 Член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент № 715/2007 предвижда:

„1. Производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

2. Използването на измервателни коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено. Забраната не се прилага, когато:

а) необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство;

б) устройството се задейства само при стартиране на двигателя;

или

в) процедурите по изпитване включват изрично условие за установяване на емисиите от изпаряване и средната стойност на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“.

17 Приложение I към този регламент, озаглавено „Гранични стойности на емисиите“, предвижда по-специално граничните стойности на емисиите на азотни оксиди.

Регламент (ЕО) № 692/2008

18 Член 1 от Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1) предвижда:

„Настоящият регламент определя мерки за прилагането на членове 4, 5 и 8 от Регламент (ЕО) № 715/2007“.

19 Съгласно член 2, точка 18 от Регламент № 692/2008:

„За целите на настоящия регламент се използват следните определения:

[...]

18. „система за контрол на емисиите“ в контекста на СБД [системи за бордовата диагностика] означава електронен контролер за управление на двигателя и всеки компонент, свързан с емисиите в изпускателната или изпарителната система, който осигурява входни данни за този контролер или получава изходни данни от него“.

20 Приложение III към посочения регламент, озаглавено „Проверка за средните стойности на емисиите от изпускателната тръба при определени условия на околната среда (изпитване от тип 1)“, гласи:

„1. Въведение

Настоящото приложение описва процедурата за изпитване от тип 1 за проверяване на средните стойности на емисиите от изпускателната тръба при определени условия на околната среда.

[...]“.

21 Приложение XI към Регламент № 692/2008, озаглавено „Системи за бордова диагностика (СБД) за моторни превозни средства“, предвижда в допълнение 2, отнасящо се до „[о]сновни характеристики на фамилията превозни средства“:

„[...]“

Система за контрол на емисиите:

[...]

– рецикулация на отработилите газове (т.е. със или без).

[...]“.

Френското право

- 22 Член L.213-1 от Code de la consommation (Потребителски кодекс) в редакцията си, приложима до 18 март 2014 г., предвижда:

„Наказва се с лишаване от свобода до две години и с глоба до 35 000 EUR или само с едното от тези две наказания лице, което, независимо дали е страна по договор, е въвело в заблуждение договарящата се страна по какъвто и да е начин или чрез каквито и да е средства, включително с посредничеството на трето лице:

1° относно естеството, вида, произхода, съществените качества, състава или съдържанието на полезни вещества на всякакви стоки; или

2° относно количеството на доставените вещи или относно тяхната идентичност чрез доставката на стока, различна от определената вещь, която е предмет на договора; или

3° относно възможността за използване, рисковете, свързани с използването на продукта, осъществения контрол, начините на използване или предпазните мерки, които трябва да бъдат взети“.

- 23 Член L.213-1 от този кодекс в редакцията му, приложима от 19 март 2014 г. до 30 юни 2016 г., гласи:

„Наказва се с лишаване от свобода до две години и с глоба до 300 000 EUR лице, което, независимо дали е страна по договор, е въвело в заблуждение или се е опитало да въведе в заблуждение договарящата се страна по какъвто и да е начин или чрез каквито и да е средства, включително с посредничеството на трето лице:

1° относно естеството, вида, произхода, съществените качества, състава или съдържанието на полезни вещества на всякакви стоки; или

2° относно количеството на доставените вещи или относно тяхната идентичност чрез доставката на стока, различна от определената вещь, която е предмет на договора; или

3° относно възможността за използване, рисковете, свързани с използването на продукта, осъществения контрол, начините на използване или предпазните мерки, които трябва да бъдат взети.

Размерът на глобата може да бъде увеличен, пропорционално на извлечените ползи от нарушението, до 10 % от средния годишен оборот, изчислен въз основа на оборотите от последните три години, за които има данни към датата на настъпване на фактите“.

24 Член L.213-2 от посочения кодекс в редакцията му, приложима до 18 март 2014 г., гласи:

„Предвидените в член L.213-1 наказания се удвояват, когато:

1° престъпленията, предвидени в посочения член, са довели като последица до това да направят използването на стоката опасно за здравето на хората или животните;

2° престъплението или опитът за престъпление, предвидени в член L. 213-1, са извършени:

- a) с помощта на теглилки, мерки и други инструменти, които са подправени или неточни; или
- b) с помощта на действия или процеси, с които се цели да се подправят операциите по анализ или дозиране, претегляне или измерване или с които се цели да се измени чрез измама съставът, теглото или обемът на стоките, дори и преди извършването на тези операции; или
- c) накрая с помощта на заблуждаващи обозначения, целта на които е да се създаде представа за извършена по-рано точна операция“.

25 Член L. 213-2 от същия кодекс в редакцията му, приложима от 19 март 2014 г. до 30 юни 2016 г., гласи:

„I.- Предвидените в член L.213-1 наказания достигат до пет години лишаване от свобода и до 600 000 EUR глоба, ако престъплението или опитът за престъпление, предвидени в същия член L.213-1, са извършени:

1° с помощта на теглилки, мерки и други инструменти, които са подправени или неточни; или

2° с помощта на действия или процеси, с които се цели да се подправят операциите по анализ или дозиране, претегляне или измерване, или с които се цели да се измени чрез измама съставът, теглото или обемът на стоките, дори и преди извършването на тези операции; или

3° с помощта на заблуждаващи обозначения, целта на които е да се създаде представа за извършена по-рано точна операция.

II.- Предвидените в член L.213-1 наказания достигат до седем години лишаване от свобода и глоба до 750 000 EUR, ако престъплението или опитът за престъпление, предвидени в същия член L.213-1:

1° са довели като последица до това да направят използването на стоката опасно за здравето на хората или животните;

2° са били извършени от организирана престъпна група.

III.- Предвидените в настоящия член глоби могат да бъдат определени, пропорционално на извлечените ползи от нарушението, в размер на 10 % от средния годишен оборот, изчислен въз основа на оборотите от последните три години, за които има данни към датата на настъпване на фактите“.

26 Съгласно член L.213-6 от Code de la consommation (Потребителски кодекс):

„На юридическите лица, които са наказателно отговорни при условията, предвидени в член 121-2 от Наказателния кодекс [(Code pénal)], за определените в членове L.213-1—L.213-4 престъпления се налагат, освен глобата съгласно реда и условията, предвидени в член 131-38 от Наказателния кодекс, наказанията, предвидени в член 131-39, параграфи 2—9 от същия кодекс.

Забраната, посочена в член 131-39, параграф 2 от Наказателния кодекс, се отнася до дейността, при чието упражняване или във връзка с чието упражняване е извършено престъплението“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 27 Дружеството Х е производител на автомобили, който предлага моторни превозни средства на пазара на територията на Франция. От акта за преюдициално запитване следва, че от това дружество се търси отговорност за това, че е пуснало на пазара на тази територия превозни средства, оборудвани със софтуер, който може да засече цикъл на одобрение на тези превозни средства с цел да манипулира резултатите от изпитванията на емисиите на замърсяващи газове, по-специално на азотен оксид (наричан по-нататък „NOx“), отделяни по време на този цикъл.
- 28 На 28 септември 2015 г. след публикации в пресата заместник-председателят на Conseil régional d’Île de France (Регионален съвет на Ил дьо Франс), отговарящ за транспорта, уведомява procureur de Paris (прокурор на Париж, Франция) за действията на дружеството Х във връзка с пускането на пазара на превозни средства, оборудвани с този софтуер.
- 29 На 2 октомври 2015 г. Parquet de Paris (Прокуратура на Париж, Франция) квалифицира тези действия като „измама при отегчаващи обстоятелства“ и иска от Office central de lutte contre les atteintes à l’environnement et à la santé publique (Централно бюро за борба срещу нанасянето на вреди на околната среда и общественото здраве) да проведе разследване за условията на пускане в движение на френския пазар на въпросните превозни средства.
- 30 Едновременно с това френският ministre de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie (министър на околната среда, устойчивото развитие и енергетиката) иска от Service national des enquêtes (Национална служба за разследване, SNE) на Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (Генерална дирекция по въпросите на конкуренцията, потреблението и борбата с измамите) да започне разследване, за да се установи дали продаваните на територията на Франция превозни средства са оборудвани с такъв софтуер.
- 31 В рамките на частично одобрение относно емисиите на замърсители превозните средства се изпитват в съответствие с протокол, чиито параметри са точно нормативно установени, по-специално следван профил на скоростта, температура и предварителна подготовка на превозното средство. Използваният при изпитванията за одобрение профил на скоростта, наричан „ New European Driving Cycle “ (NEDC) [Нов европейски цикъл на движение], се провежда при лабораторни условия и се състои в повтарянето на четири цикъла на движение в градски условия, последвани от един цикъл на движение при извънградски условия. Така той позволява да се провери дали отделеното количество NOx е под максималния праг, предвиден в приложение I към Регламент № 715/2007.
- 32 Клапанът за рецикулация на отработилите газове (EGR) (наричан по-нататък „клапанът за EGR“) е една от технологиите, използвани от автомобилните производители като дружеството Х, с цел контрол и намаляване на емисиите на NOx, отделяни от непълното изгаряне на горивото.
- 33 След отварянето му клапанът за EGR позволява пренасочването отработилите газове към всмукателния колектор, за да изгорят повторно и да бъдат охладени благодарение на топлообменник. Той се контролира от компютър за контрол на двигателя, който представлява бордова компютърна система в превозното средство, управляваща по електронен път различните функции на автомобила, като свързаните с управлението на двигателя, на предавките или на сигурността. Отварянето на клапана за EGR се управлява в реално време от компютъра, който въз основа на получената от различните датчици информация, по-специално

за скорост, температура на двигателя или температура на въздуха, изпраща команди на задвижващия механизъм на клапана за EGR. Следователно ефикасността на системата за контрол на емисиите е свързана с отварянето на този клапан, което се управлява от изходния код на инсталирания в компютъра софтуер.

- 34 Към доклада си SNE прилага резултатите от тестовете и изпитванията, извършени от Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (Технически съюз за автомобили, мотоциклети и мотопеди, UTAC), единствената упълномощена във Франция лаборатория да извършва изпитвания за одобрение на превозни средства. Тези тестове, които са имали за цел да се проучи дали може да се установи измама по време на изпитванията във връзка с контрола на вредните емисии, установяват, че при някои от изпитваните превозни средства на дружеството X емисиите на NOx в зависимост от превозните средства са 2, 3,2, 3,4 или 3,6 пъти по-високи от стойностите, отчетени по време на типовото им одобрение.
- 35 Допълнителни изпитвания, възложени по искане на Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Министерство на околната среда, устойчивото развитие и енергетиката) на Institut français du pétrole Énergies Nouvelles (Френски институт за петрол и нови енергийни източници, IFPEN) за три превозни средства на това дружество, също позволяват да се установи, че нивото на емисиите на NOx намалява при засичане на цикъл на одобрение, поради значително по-голямото отваряне на клапана за EGR в този момент.
- 36 На 16 октомври 2015 г. по време на доброволно изслушване президентът на френския клон на дружеството X заявява, че не е бил запознат с механизма на функциониране на този софтуер и с измамния му характер, и уточнява, че оборудваните с него превозни средства ще бъдат изтеглени за актуализиране на посочения софтуер.
- 37 На 15 и 18 декември 2015 г. адвокатска кантора е представила по искане на дружеството X на разследващите органи документ, с който се цели да се докаже, че системата за рецикулация на отработилите газове (EGR) не може да се счита за „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на Регламент № 715/2007.
- 38 На 19 февруари 2016 г. в резултат на това разследване procureur de la République (прокурор) сезира трима juges d'instruction du Tribunal de grande instance de Paris (съдия-следователи към Окръжен съд Париж, Франция). В обвинителния акт той посочва, че дружеството X е отговорно за това, че след 1 септември 2009 г. на територията на Франция е заблуждавало купувачите на превозни средства, оборудвани с дизелов двигател от поколение Euro 5 и Euro 6, относно съществените качества на посочените превозни средства, поради наличието на измервателно-коригиращо устройство в противоречие с изискванията на Регламент № 715/2007, и относно извършения контрол, като отегчаващо обстоятелство било това, че тези действия са направили използването на стоките опасно за здравето на хората или животните.
- 39 Съдия-следователите към Tribunal de grande instance de Paris (Окръжен съд Париж) разпореждат съдебна експертиза с цел анализ на резултатите от изпитванията, извършени от административния орган, тоест изпитванията на UTAC и IFPEN, както и извършване на всякакви други технически анализи, за да бъде описан механизмът на действие на разглеждания софтуер и да се изложат последиците му върху увеличаването на емисиите на NOx от снабдените с него превозни средства. В представения на 26 април 2017 г. доклад експертът посочва, че разглежданите превозни средства са оборудвани с устройство, което позволява засичане на цикъла на одобрение и приспособяване на функционирането на системата за рецикулация на отработилите газове за целите на това одобрение и намаляване за нуждите на тази процедура на емисиите на NOx. Той приема, че техните системи за контрол на емисиите са били манипулирани с цел по-голямо отваряне на клапана за EGR при засичане на цикъл на

одобрение. По-малкото отваряне на този клапан при нормални условия на използване на тези превозни средства намалявала ефикасността на системата за контрол на емисиите и се изразявала в увеличаване на емисиите на NOx.

- 40 Според експерта, ако функционирането на клапана за EGR при нормални условия на употреба съответстваше на това, което се установява по време на изпитванията за одобрение, тези превозни средства биха произвеждали по-малко нетно количество NOx, разходът на гориво и мощността им би била намалена, а дейностите по поддръжката биха били по-чести и по-скъпи. Благодарение на извършената манипулация превозните средства разполагали с по-голяма способност за ускоряване на двигателя, по-голяма мощност, по-малко замърсяване на всмукателния колектор, клапаните и горивната камера, което допринасяло за дълголетие и надеждността на двигателя. Така, без тази манипулация, съответните превозни средства не биха получили типово одобрение.
- 41 На 28 март 2017 г., дружеството X е призовано пред съдия-следователите към Окръжен съд Париж. Тъй като се ползва със статут на подпомаган свидетел, същото отказва да отговори на поставените му от тях въпроси. Съдебните органи на държавата членка, в която се намира седалището на дружеството X, също отказват да предадат поисканата от съдия-следователите информация по разследването. Освен това съгласно представените данни за производството повече от 1200 лица се конституират като граждански ищци.
- 42 Съдия-следователите към Tribunal de grande instance de Paris (Окръжен съд Париж) посочват, че устройствата, позволяващи въздействие върху функционирането на системата за контрол на емисиите на превозните средства, могат да имат различни форми, е от значение да се уточни обхватът на определението на „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, тъй като тази разпоредба определя това понятие, използвайки няколко понятия, които все още не са били предмет на тълкуване от Съда.
- 43 Като се има предвид, че квалификацията „измама“, разглеждана в наказателното разследване в главното производство, се основава на понятието „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 и на член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007, съдия-следователите на Tribunal de grande instance de Paris (Окръжен съд Париж) считат, че е необходимо тълкуване на тези разпоредби, за да се произнесат както по повдигането на евентуално обвинение срещу дружеството X, така и по предаването му на съд след края на разследването.
- 44 При тези обстоятелства *juges d'instruction du tribunal de grande instance de Paris* (съдия-следователи към Окръжен съд Париж) решават да спрат производството и да отправят до Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Тълкуване на понятието за устройство
- а) Какво обхваща понятието „устройство“, посочено в член 3, точка 10 от [Регламент № 715/2007], с което се дава определение на измервателно-коригиращо устройство (*defeat device*)?
- б) Може ли програмата, инсталирана в компютъра за контрол на двигателя, или която по-общо оказва влияние върху него, да се разглежда като устройство по смисъла на този член?
- 2) Тълкуване на понятието за система за контрол на емисиите
- а) Какво обхваща понятието „система за контрол на емисиите“, посочено в член 3, точка 10 от [Регламент № 715/2007], с което се дава определение на измервателно-коригиращо устройство (*defeat device*)?

- б) Само технологиите и стратегиите за обработване и намаляване на емисиите (и по-специално на NOx) след тяхното образуване ли включва тази система за контрол на емисиите, или също и различните технологии и стратегии за ограничаване на тяхното възникване в самата основа, като технологията за [EGR]?
- 3) Тълкуване на понятието за измервателно-коригиращо устройство (*defeat device*)
- а) Представлява ли измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от [Регламент № 715/2007] устройство, което засича всеки параметър, свързан с провеждането на предвидените в [Регламент № 715/2007] процедури за одобрение, с цел по време на тези процедури да се активира или да се повиши ефективността на работа на която и да е част от системата за контрол на емисиите и по този начин да бъде получено одобрение на превозното средство?
- б) При утвърдителен отговор, забранено ли е това измервателно-коригиращо устройство съгласно разпоредбите на член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007]?
- в) Може ли устройство като описаното във [въпрос 3, буква а)] да се квалифицира като „измервателно-коригиращо устройство“, ако активирането на повишената ефективност на системата за контрол на емисиите се осъществява не само по време на процедурите за одобрение, но и в отделни случаи, когато точно установените условия, които се засичат с цел повишаване на ефективността на системата за контрол на емисиите при тези процедури за одобрение, възникнат при реално движение?
- 4) Тълкуване на изключенията, предвидени в член 5 [от Регламент № 715/2007]
- а) Какъв е обхватът на трите изключения, предвидени в член 5, параграф 2 от [Регламент № 715/2007]?
- б) Допустимо ли е забраната на измервателно-коригиращо устройство, активиращо или повишаващо ефективността на работа на която и да е част от системата за контрол на емисиите, специално при провеждането на изпитвания в рамките на процедурите за одобрение, да не се прилага на някое от трите основания, изброени в член 5, параграф 2 [от този регламент]?
- в) Забавянето на стареенето или замърсяването на двигателя представлява ли част от задължителните условия за „предпазване на двигателя от повреда или авария“ или за „осигуряване на безопасно управление на превозното средство“, които могат да оправдаят наличието на измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2, буква а) [от посочения регламент]?”.

По преюдициалните въпроси

По допустимостта

- 45 Дружеството X твърди, че преюдициалното запитване е недопустимо, тъй като, първо, не било необходимо Съдът да отговаря на поставените въпроси, за да може запитващата юрисдикция да се произнесе по делото в главното производство. В това отношение то изтъква, че такъв отговор не би могъл да окаже влияние върху квалификацията на елементите от фактическия състав на престъплението измама при отегчавачи обстоятелства, за което е подведено под отговорност по френското наказателно право.
- 46 Второ, дружеството X счита, че поставянето на квалификацията на престъплението в зависимост от тълкуването на Регламент № 715/2007 води до нарушение на принципа на законоустановеност на престъпленията и наказанията.

- 47 Трето, дружеството X поддържа, че на този етап не съществува никакъв спор пред запитващата юрисдикция във връзка с поставените въпроси, така че последните били чисто хипотетични. При положение че тя не се е произнесла по тези въпроси, те представлявали просто искане за консултативно становище относно разпоредби от правото на Съюза.
- 48 Четвърто, поставените въпроси не са били предмет на обсъждане при условията на състезателност, което противоречало на принципа на доброто правораздаване.
- 49 Пето, макар поставените въпроси да отразяват съображенията на запитващата юрисдикция, дружеството X счита, че актът за преюдициално запитване не излага с необходимата яснота причините, поради които тази юрисдикция счита, че тълкуването на разпоредбите на Регламент № 715/2007 е полезно за решаването на спора в главното производство, нито връзката, която съществува между това тълкуване и този спор. В това отношение дружеството уточнява също, че преюдициалните въпроси са отправени преждевременно, тъй като на този етап от разследването фактическата обстановка не била установена достатъчно точно.
- 50 Следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на сътрудничеството между него и националните юрисдикции, въведено с член 267 ДФЕС, само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, след като поставените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе (решение от 24 ноември 2020 г., *Openbaar Ministerie* (Подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 25 и цитираната съдебна практика).
- 51 От това следва, че въпросите относно правото на Съюза се ползват с презумпция за релевантност. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решение от 24 ноември 2020 г., *Openbaar Ministerie* (Подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 26 и цитираната съдебна практика).
- 52 В случая най-напред следва да се констатира, че актът за преюдициално запитване съдържа мотивирано изложение на правната и фактическата обстановка по спора в главното производство, както и причините, поради които запитващата юрисдикция е приела, че отговорът на поставените в този спор въпроси е необходим, за да постанови решението си.
- 53 От акта за преюдициално запитване следва също, че квалификацията „измама при отегчаващи обстоятелства“, предвидена в националното право за деяния като тези, за които се търси отговорност от дружеството X, зависи от това дали разглежданият в главното производство софтуер може да се счита за „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, чието използване е забранено по силата на член 5, параграф 2 от този регламент.
- 54 При тези условия не може да се приеме, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма връзка с действителността и с предмета на спора в главното производство.
- 55 По-нататък, що се отнася до установяването на елементите от фактическия състав на престъплението измама при отегчаващи обстоятелства по френското наказателно право, следва да се припомни, че доколкото в производство по член 267 ДФЕС тълкуването на националното право и разглеждането на предвидените в него условия са от компетентността единствено на

запитващата юрисдикция (решение от 13 ноември 2018 г., Šepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, т. 24 и цитираната съдебна практика), доводите на дружеството X по този въпрос не са достатъчни, за да оборят презумпцията за релевантност, посочена в точка 51 от настоящото решение.

- 56 Същото се отнася и за доводите на дружеството X относно принципа на законоустановеност на престъпленията и наказанията. Всъщност Регламент № 715/2007 не въвежда наказателни санкции, поради което този принцип е ирелевантен за преценката на допустимостта на настоящото преюдициално запитване.
- 57 Накрая, не могат да се приемат доводите на дружеството X, че поставените преюдициални въпроси не са били предмет на обсъждане при условията на състезателност, тъй като член 267 ДФЕС не поставя сезирането на Съда в зависимост от състезателния характер на производството пред запитващата юрисдикция (решение от 16 юли 2020 г., Governo della Repubblica italiana (Статут на италианските мирови съдии), C-658/18, EU:C:2020:572, т. 63).
- 58 Поради това преюдициалното запитване е допустимо.

По същество

По първия въпрос

- 59 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя, или който по-общо оказва влияние върху него, може да се разглежда като „устройство“ по смисъла на тази разпоредба.
- 60 Член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 определя „измервателно-коригиращо устройство“ като „което и да е устройство, реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора или всеки друг параметър целящ да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.
- 61 От тази разпоредба следва, че тя не дава определение на понятието „устройство“.
- 62 В това отношение съгласно постоянната практика на Съда значението и обхватът на термините, за които правото на Съюза не дава никакво определение, следва да се определят в съответствие с обичайното им значение в говоримия език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която те са част (решение от 1 октомври 2020 г., Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, т. 29).
- 63 На първо място, следва да се отбележи, че в обичайния си смисъл терминът „устройство“ обозначава предмет, произвеждан с цел да бъде включен в дадена функционална съвкупност.
- 64 На второ място, от член 3, точка 10 от този регламент следва, че понятието за измервателно-коригиращо устройство, съдържащо се в тази разпоредба, обозначава „каквото и да е“ устройство. В това отношение, подобно на френското правителство и на Комисията, следва да се приеме, че такова определение на измервателно-коригиращо устройство придава широк обхват на понятието за „устройство“, което обхваща както механичните части, така и

електронните компоненти, които управляват активирането на такива части, стига да влияят върху функционирането на системата за контрол на емисиите, като намаляват нейната ефективност.

- 65 В случая от акта за преюдициално запитване е видно, че отварянето на клапана за EGR се управлява в реално време от един от компютрите за контрол на двигателя, представляващ бордова компютърна система в превозното средство. Така въз основа на получената от различните датчици информация, по-специално за скорост или за температура на двигателя, този компютър изпраща команди на задвижващия механизъм на клапана за EGR. Ефикасността на намаляването на емисиите е свързана с отварянето на този клапан, което се управлява от изходния код на инсталирания в компютъра софтуер.
- 66 Следователно, след като се отнася до действието на системата за контрол на емисиите и намалява нейната ефективност, софтуер като разглеждания в главното производство, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя, представлява „устройство“ по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007.
- 67 Това широко тълкуване на понятието „устройство“ се подкрепя от преследваната с Регламент № 715/2007 цел, която, видно от съображение 6 от него, се състои в значително намаляване на емисиите на NOx от дизеловите превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване.
- 68 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя, или който по-общо оказва влияние върху него, може да се разглежда като „устройство“ по смисъла на тази разпоредба, при положение че оказва влияние върху действието на система за контрол на емисиите, като намалява нейната ефективност.

По втория въпрос

- 69 С втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „система за контрол на емисиите“ по смисъла на тази разпоредба обхваща само технологиите и стратегията „за последваща обработка на отработилите газове“, които намаляват впоследствие емисиите, тоест след тяхното образуване, или също и тези, които, подобно на системата за EGR, изначално намаляват емисиите, тоест при самото им образуване.
- 70 В самото начало следва да се припомни, че съществуват две стратегии, които могат да бъдат въведени от производителите в техните дизелови превозни средства с цел намаляване на замърсяващите емисии. От една страна, така наречената „вътрешнодвигателна“ стратегия, каквато е системата за EGR, която се състои в намаляване на образуването на замърсяващи емисии в самия двигател, и от друга страна, така наречената стратегия за „последваща обработка на отработилите газове“, при която емисиите отработили газове се обработват след тяхното образуване.
- 71 Регламент № 715/2007 не определя понятието „система за контрол на емисиите“ само по себе си, но припомня в преамбюла си, че с оглед на посочената в него цел за намаляване на емисиите е необходимо да се предвидят устройства за измерване и следователно за контрол на емисиите по време на използването на превозните средства.

- 72 Съгласно припомнената в точка 62 от настоящото решение съдебна практика значението и обхватът на термините, за които правото на Съюза не дава никакво определение, следва да се определят в съответствие с обичайното им значение в говоримия език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която те са част.
- 73 Най-напред следва да се отбележи, че в буквален аспект „система за контрол на емисиите“ е компонент от превозно средство, чиято цел е да контролира емисиите му.
- 74 В това отношение от акта за преюдициално запитване е видно, че системата за EGR е устройство, чиято единствена цел е намаляване и следователно контролиране на емисиите на NOx. Следователно от член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 не може да се направи извод, че такова устройство не би могло технически да бъде част от системата за контрол на емисиите, стига да позволява да се контролира обемът на емисиите на NOx в зависимост от предварително зададени параметри.
- 75 Това тълкуване се подкрепя по-нататък от контекста, в който се вписва член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Тази разпоредба, която се съдържа в глава I от този регламент, посветена на неговия предмет, обхват и определения, трябва да се разгледа с оглед на различните разпоредби на регламента, както и на правната уредба за типово одобряване на моторните превозни средства в рамките на Европейския съюз, в която се вписва този регламент.
- 76 В това отношение следва да се припомни, че част I от приложение IV към Рамковата директива изброява законодателните актове, предвиждащи материалноправните условия, които трябва да бъдат изпълнени, за да се предостави типово одобрение на моторно превозно средство. Регламент № 715/2007 е включен в това приложение и предвижда в член 5, че производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му. Що се отнася до контрола на емисиите, този член налага специфични технически изисквания, определени в Регламент № 692/2008. Последният регламент от своя страна препраща към Правило № 83 на ИКЕ на ООН относно някои технически изисквания при типовото одобрение на превозни средства.
- 77 Що се отнася, на първо място, до Регламент № 715/2007, член 4, параграф 2 от него предвижда, че предприятиите от производителя технически мерки следва да гарантират, че емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител са реално ограничени през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. В това отношение член 3, точка 6 от този регламент определя понятието „емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“ като „емисиите на газове замърсители и частици“.
- 78 Следователно тези разпоредби определят единствено целта, която трябва да постигнат производителите, а именно да се ограничат емисиите на отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, без да уточняват средствата за постигането ѝ.
- 79 Следователно член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, разгледан в светлината на останалите разпоредби на този регламент, би трябвало да се тълкува в смисъл, че понятието „система за контрол на емисиите“ не изключва технологиите и стратегията, които намаляват емисиите изначално, тоест при самото им образуване.

- 80 На второ място, следва да се отбележи, че Правило № 83 на ИКЕ на ООН, и по-специално точка 2.16 от него, също се позовава на понятието „системата за намаляване на емисиите“, без обаче да уточнява дали това понятие препраща към мерките, приети за обработване на емисиите след тяхното образуване, или към мерките, предназначени да ограничат образуването им.
- 81 Всъщност тази разпоредба определя „измервателно-коригиращо устройство“ по начин, сходен с този на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007. Следователно от точка 2.16 не може да се направи изводът, че „системата за намаляване на емисиите“ по смисъла на тази разпоредба обхваща само технологиите и стратегията, които намаляват емисиите на отработилите газове след образуването им, а не тези, предназначени да ограничат образуването им.
- 82 Освен това точка 7.3.1.2 от Правило № 83 на ИКЕ на ООН, озаглавена „Система за намаляване на замърсяването“, предвижда, че системата за EGR е един от тези параметри. Така от тези разпоредби следва, че системата за EGR попада в обхвата на понятието „система за намаляване на емисиите“.
- 83 На трето място, макар Регламент № 692/2008 да определя в член 2, точка 18, че „система за контрол на емисиите“ „в контекста на СБД означава електронен контролер за управление на двигателя и всеки компонент, свързан с емисиите в изпускателната или изпарителната система, който осигурява входни данни за този контролер или получава изходни данни от него“, и макар същият регламент да включва множество разпоредби, свързани с различните системи за обработка на емисии, които се намират в изпускателната система на превозните средства, и да ги определя като „система за контрол на емисиите“, той включва в това понятие и вътрешнодвигателните системи, които имат за цел да ограничат образуването на емисии. В това отношение в допълнение 2 към приложение XI към този регламент изрично се упоменава рециклирането на отработилите газове в списъка на системите за контрол на емисиите. Такава е и целта на системата за EGR.
- 84 Освен това следва да се припомни, че видно от приложение 3 към Регламент № 692/2008, при процедурите за типово одобрение на моторни превозни средства нивото на емисиите винаги се измерва при изхода на шумозаглушителя. Поради това не може да се прави разграничение между стратегията за намаляване на емисиите на отработилите газове след тяхното образуване и тази, предназначена да ограничи образуването им.
- 85 Така от контекста на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 следва, че понятието „система за контрол на емисиите“ обхваща както технологиите и вътрешнодвигателната стратегия на моторните превозни средства, предназначени да ограничат емисиите след образуването им, така и тези, които целят намаляване на самото образуване на емисиите.
- 86 Накрая, това тълкуване се подкрепя и от преследваната с Регламент № 715/2007 цел да се осигури висока степен на защита на околната среда.
- 87 Всъщност, както се посочва в съображение 1 от Регламент № 715/2007, техническите изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите следва да бъдат хармонизирани по-специално за да се гарантира постигането на тази цел. Освен това съображение 5 от този регламент гласи, че постигането на целите на Съюза в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. Съображение 6 от него уточнява, че е необходимо по-специално да се намалят значително емисиите на NOx от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на граничните стойности за замърсяване.

- 88 Член 4 от Регламент № 715/2007 задължава производителя да докаже, че приетите от него технически мерки гарантират действително ограничаване на емисиите по-специално на отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване.
- 89 Вследствие на това тълкуването на понятието „система за контрол на емисиите“, посочено в член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, според което това понятие включва както технологиите и „вътрешнодвигателната“ стратегия на превозното средство, предназначени да намалят емисиите след образуването им, така и тези, имащи за цел да ограничат образуването на емисии, е в съответствие с преследваната от този регламент цел. Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 106 от заключението си, ограничаването на обхвата на това понятие само до технологиите и стратегията, които намаляват емисиите на отработилите газове след образуването им, би лишило Регламент № 715/2007 от значителна част от полезното му действие.
- 90 С оглед изложените съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „система за контрол на емисиите“ по смисъла на тази разпоредба обхваща както технологиите и стратегията за „последваща обработка на отработилите газове“, които впоследствие намаляват емисиите, тоест след тяхното образуване, така и тези, които, подобно на системата за EGR, изначално намаляват емисиите, тоест при самото им образуване.

По третия въпрос, букви а) и в)

- 91 С третия си въпрос, букви а) и в) запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на тази разпоредба е устройство, което засича всеки параметър, свързан с провеждането на предвидените от този регламент процедури за одобрение, с цел по време на тези процедури да се подобри ефективността на системата за контрол на емисиите и по този начин да бъде получено одобрение на превозното средство, дори ако такова подобряване може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство.
- 92 Следва да се припомни, че в рамките на частичното одобряване на емисиите на замърсители превозните средства се проверяват според профила на скоростта NEDC, който се състои в лабораторно повтаряне на четири градски цикъла, последвани от извънградски цикъл. Той позволява по-специално да се провери дали отделеното количество NO_x е под прага, предвиден в Регламент № 715/2007. Циклите тестове за емисиите от превозни средства в рамките на тази процедура не се основават на реалните условия на движение.
- 93 Разглежданият в главното производство софтуер позволява да се засекат параметрите, съответстващи на тези от изпитванията, извършвани в лабораторни условия според профила NEDC, и евентуално да се увеличи степента на отваряне на клапана за EGR, за да се пренасочи по-голяма част от отработилите газове към всмукателния колектор и по този начин да се намалят емисиите на изпитваното превозно средство. Следователно този софтуер позволява да се засили функционирането на клапана за EGR, за да се спазят определените в Регламент № 715/2007 прагове за емисиите. От акта за преюдициално запитване е видно, че когато посоченият софтуер не открие профила NEDC и поради това счита, че превозното средство се намира в нормални условия на използване, са констатирани емисии на NO_x, по-високи от събраните във фазата на изпитване, които освен това не са в съответствие с определените в Регламент № 715/2007 пределни стойности.

- 94 Съгласно постоянната практика на Съда при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се взема предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част (решение от 18 ноември 2020 г., *Kaplan International colleges UK*, C-77/19, EU:C:2020:934, т. 39 и цитираната съдебна практика).
- 95 Най-напред, от текста на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 следва, че измервателно-коригиращо устройство има за цел да намали „ефективността на системата за контрол на емисиите при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.
- 96 Следователно от текста на тази разпоредба може да се направи изводът, че устройство като разглежданата в главното производство система за EGR, въведено с цел да се гарантира ограничаване на емисиите в съответствие с Регламент № 715/2007, би трябвало да работи както през периода на лабораторни изпитвания за типово одобрение, така и при използването на превозното средство при нормални условия.
- 97 По-нататък, що се отнася до контекста, в който се вписва член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, от точка 77 от настоящото решение следва, че съгласно член 4, параграф 2 от този регламент приетите от производителя технически мерки трябва да бъдат такива, че да гарантират по-специално действително ограничаване на емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. Освен това член 5, параграф 1 от този регламент предвижда, че производителят трябва да оборудва превозните средства по такъв начин, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да позволяват превозните средства при нормална експлоатация да бъдат в съответствие с граничните стойности на емисиите, предвидени в същия регламент и мерките за прилагането му.
- 98 Следва да се посочи, че този контекст не разкрива елементи, които биха позволили да се направи разграничение между функционирането на спорния механизъм във фазата на изпитване за типово одобрение и при движение при нормални условия на използване на превозните средства. Всъщност, както отбелязва генералният адвокат в точка 124 от заключението си, въвеждането на устройство, чиято единствена цел е да осигури спазването на установените в Регламент № 715/2007 гранични стойности единствено във фазата на изпитване за типово одобрение, противоречи на задължението да се осигури ефективно ограничаване на емисиите при нормални условия на използване на превозното средство.
- 99 Ето защо следва да се възприеме тълкуване на член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007, според което „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на тази разпоредба представлява софтуер като разглеждания в главното производство, който изменя нивото на емисиите на превозните средства в зависимост от засечените от него условия на движение и осигурява спазването на граничните стойности на емисиите само когато тези условия съответстват на условията, прилагани при процедурите за типово одобрение. Така подобно устройство представлява измервателно-коригиращо устройство дори ако подобряването на ефективността на системата за контрол на емисиите може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство.
- 100 Накрая, това тълкуване се подкрепя от преследваната с Регламент № 715/2007 цел, която, както следва от точки 86 и 87 от настоящото решение, се състои в значително намаляване на емисиите на NOx и осигуряване на висока степен на защита на околната среда.
- 101 Всъщност фактът, че нормалните условия за експлоатация на превозните средства могат по изключение, както е видно от акта за преюдициално запитване, да отговарят на условията на движение, прилагани при процедурите за типово одобрение, и по този начин в отделни случаи

да се подобри ефективността на въпросния механизъм, е без значение за това тълкуване, тъй като при нормални условия на използване на превозните средства целта за намаляване на емисиите на NOx обикновено не е постигната.

- 102 С оглед изложените съображения на третия въпрос, букви а) и в) следва да се отговори, че член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на тази разпоредба е устройство, което засича всеки параметър, свързан с провеждането на предвидените в този регламент процедури за одобрение, с цел по време на тези процедури да се подобри ефективността на системата за контрол на емисиите и по този начин да бъде получено одобрение на превозното средство, дори ако такова подобряване може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство.

По третия въпрос, буква б) и четвъртия въпрос

- 103 В самото начало следва да се отбележи, че третият въпрос, буква б) и четвъртият въпрос се отнасят до всички изключения, предвидени в член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007. От акта за преюдициално запитване обаче следва, че изключенията, предвидени в член 5, параграф 2, букви б) и в) от посочения регламент, са нерелевантни за решаването на спора в главното производство. Поради това не е необходимо да се прави тълкуване на член 5, параграф 2, букви б) и в).
- 104 Така с посочените въпроси запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство като разглежданото в главното производство, което системно подобрява ефективността на системата за контрол на емисиите на превозните средства по време на процедурите за типово одобрение в сравнение с установената при нормални условия на използване, може да попадне в обхвата на изключението от забраната на такива устройства, предвидено в тази разпоредба, когато това устройство допринася за предпазването на двигателя от стареене или замърсяване.
- 105 Съгласно член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007 използването на измервателно-коригиращи устройства, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисиите, е забранено. При все това съществуват три изключения от тази забрана, сред които е и изключението по буква а) от тази разпоредба, според което тази забрана не се прилага, когато „необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство“.
- 106 Следва да се констатира, че понятията за „повреда“ и „авария“ не са определени нито в член 5 от Регламент № 715/2007, нито в другите членове от посочения регламент.
- 107 Следва да се припомни, че съгласно съдебната практика, цитирана в точка 62 от настоящото решение, при липса на определение в Регламент № 715/2007 на тези понятия значението и обхватът на тези термини следва да се определят, съгласно постоянната практика на Съда, в съответствие с обичайното им значение в говоримия език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която те са част.
- 108 Както отбелязва генералният адвокат в точка 135 от заключението си, в обичайното си значение в общоупотребимия език терминът „авария“ означава непредвидено и внезапно събитие, което води до щети или опасности като наранявания и смърт. Терминът „повреда“ от своя страна се отнася до щета, обикновено настъпила насилствено или в резултат на внезапна причина.

- 109 Следователно наличието на измервателно-коригиращо устройство, което намалява ефикасността на системата за контрол на емисиите, е оправдано, ако съгласно член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 позволява предпазване на двигателя от настъпването на внезапни и извънредни щети.
- 110 В това отношение следва да се отбележи, че замърсяването и стареенето на двигателя не могат да се считат за „авария“ или за „повреда“ по смисъла на тази разпоредба, тъй като, както отбелязва Комисията, тези събития по принцип са предвидими и присъщи на нормалното функциониране на превозното средство.
- 111 Това тълкуване се подкрепя от контекста на член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007, който предвижда изключение от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисиите, както и от преследваната с посочения регламент цел. Всъщност всяко изключение трябва да се тълкува ограничително, което позволява да се запази полезното му действие и да се зачете неговата цел (вж. по аналогия решение от 3 септември 2014 г., Deckmyn и Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, т. 22 и 23).
- 112 Доколкото член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 представлява изключение от забраната за използване на измервателно-коригиращи устройства, които намаляват ефективността на системите за контрол на емисиите, той трябва да се тълкува ограничително.
- 113 Подобно тълкуване се подкрепя и от целта на Регламент № 715/2007, а именно да се осигури висока степен на защита на околната среда и да се подобри качеството на въздуха в рамките на Съюза, което предполага ефективно намаляване на емисиите на NOx през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства. Забраната по член 5, параграф 2, буква а) от този регламент би била лишена от смисъл и от всякакво полезно действие, ако се позволи на производителите да оборудват автомобилите с такива измервателно-коригиращи устройства с единствената цел да предпазят двигателя от замърсяване или стареене.
- 114 Следователно, както отбелязва генералният адвокат в точка 146 от заключението си, единствено непосредствените рискове от повреди, които пораждаат конкретна опасност по време на управлението на превозното средство, могат да обосноват използването на измервателно-коригиращо устройство.
- 115 С оглед изложените съображения на третия въпрос, буква а) и на четвъртия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство като разглежданото в главното производство, което по време на процедурите за одобрение подобрява систематично ефективността на системата за контрол на емисиите на превозните средства с цел да се спазят определените в този регламент граници на емисиите и по този начин да се получи типово одобрение на тези превозни средства, не може да попадне в обхвата на предвиденото в тази разпоредба изключение от забраната на такива устройства, свързано с предпазването на двигателя от аварии или повреди и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, дори ако това устройство допринася за предпазването на двигателя от стареене или замърсяване.

По съдебните разноски

- 116 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

- 1) Член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства трябва да се тълкува в смисъл, че софтуер, инсталиран в компютъра за контрол на двигателя, или който по-общо оказва влияние върху него, може да се разглежда като „устройство“ по смисъла на тази разпоредба, при положение че оказва влияние върху действието на система за контрол на емисиите, като намалява нейната ефективност.
- 2) Член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „система за контрол на емисиите“ по смисъла на тази разпоредба обхваща както технологиите и стратегията за „последваща обработка на отработилите газове“, които намаляват впоследствие емисиите, тоест след тяхното образуване, така и тези, които, подобно на системата за рециклиране на отработили газове, изначално намаляват емисиите, тоест при самото им образуване.
- 3) Член 3, точка 10 от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на тази разпоредба е устройство, което засича всеки параметър, свързан с провеждането на предвидените процедури за одобрение, с цел по време на тези процедури да се подобри ефективността на системата за контрол на емисиите и по този начин да бъде получено одобрение на превозното средство, дори ако такова подобряване може да се наблюдава и в отделни случаи при нормални условия на използване на превозното средство.
- 4) Член 5, параграф 2, буква а) от Регламент № 715/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство като разглежданото в главното производство, което по време на процедурите за одобрение подобрява систематично ефективността на системата за контрол на емисиите на превозните средства с цел да се спазят определените в този регламент граници на емисиите и по този начин да се получи типово одобрение на тези превозни средства, не може да попадне в обхвата на предвиденото в тази разпоредба изключение от забраната на такива устройства, свързано с предпазването на двигателя от аварии или повреди и с осигуряването на безопасно управление на превозното средство, дори ако това устройство допринася за предпазването на двигателя от стареене или замърсяване.

Подписи

i — След първоначалната електронна публикация на този текст е направено изменение в точки 31 и 113.