



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

17. prosince 2020*

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Článek 3 bod 10 – Článek 5 odst. 2 – Odpojovací zařízení – Motorová vozidla – Vznětové motory – Emise znečišťujících látek – Program ovládající řídicí jednotku motoru – Technologie a strategie umožňující omezit produkci emisí znečišťujících látek“

Ve věci C-693/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím vyšetřujících soudců tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži, Francie) ze dne 26. října 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 29. října 2018, v trestním řízení proti

X,

za účasti:

CLCV a další,

A a další,

B,

AGLP a další,

C a další,

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení A. Arabadžev, předseda senátu, T. von Danwitz a P. G. Xuereb (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,

vedoucí soudní kanceláře: V. Giacobbo, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. listopadu 2019,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za X D. Lecatem, P. Bensonem a J. Philippem, avocats, jakož i R. B. A. Wollenschlägerem, Rechtsanwalt,
- za A a další C. Constantin-Valletem, avocat,

* Jednací jazyk: francouzština.

- za B P. Peuvrelem a X. Leuckem, avocats,
- za AGLP a další F. Sartrem, avocat,
- za C a další J. Bensaidem a F. Verdierem, avocats,
- za francouzskou vládu původně D. Colasem, J. Trabandem a E. Leclercem, jakož i A.-L. Desjonquères, poté J. Trabandem a E. Leclercem, jakož i A.-L. Desjonquères, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. Palatiellem a P. Pucciariellem, avvocati dello Stato,
- za Evropskou komisi J.-F. Brakelandem a M. Huttunenem, jakož i A. C. Becker, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 30. dubna 2020,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci trestního řízení zahájeného proti společnosti X, výrobci automobilů, z důvodu, že na francouzský trh uvedla motorová vozidla vybavená softwarem, který může měnit systém regulace emisí znečišťujících plynů v závislosti na podmínkách řízení, které rozpoznal.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. 2006, L 375, s. 242) stanoví technické požadavky na schvalování podle typu motorových vozidel.
- 4 Bod 2.16 uvedeného předpisu zní:

„Pro účely tohoto předpisu se rozumí:

[...]

2.16 ‚odpojovacím zařízením‘ jakýkoliv konstrukční prvek snímající teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, převodový stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jiné parametry pro účely aktivace, modulace, zpoždování nebo deaktivace činnosti jakékoliv části systému pro regulaci emisí, který

sníží účinnost systému pro regulaci emisí v podmínkách, které lze v běžném provozu a užívání vozidla logicky očekávat. Takový konstrukční prvek nemůže být považován za odpojovací zařízení, jestliže:

2.16.1 potřeba tohoto zařízení je oprávněná kvůli ochraně motoru proti poškození nebo nehodě [poruše] a pro bezpečný provoz vozidla nebo

2.16.2 zařízení nepracuje za oblastí požadavků vázaných na startování motoru [zařízení je funkční pouze při startování motoru] nebo

2.16.3 podmínky jsou v podstatě včleněny do postupů zkoušky typu I nebo typu VI.“

- 5 Z bodu 7.3.1.2 předpisu EHK OSN č. 83 vyplývá, že recirkulace (zpětné vedení) výfukových plynů (*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)) patří mezi parametry systému k regulaci znečišťujících látek.

Unijní právo

Rozhodnutí 97/836/ES

- 6 V souladu s článkem 1 rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (revidovaná dohoda z roku 1958) (Úř. věst. 1997, L 346, s. 78; Zvl. vyd. 11/27, s. 52) Evropské společenství přistoupilo k této dohodě.

- 7 Článek 3 odst. 1 tohoto rozhodnutí zní:

„V souladu s čl. 1 odst. 5 [revidované dohody z roku 1958], prohlásí Společenství, že jeho přistoupení se omezuje na uplatňování předpisů EHK OSN uvedených v příloze II tohoto rozhodnutí.“

- 8 Mezi předpisy EHK OSN vyjmenovanými v této příloze II je uveden předpis EHK OSN č. 83.

Rámcová směrnice

- 9 Bod 11 odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), ve znění nařízení Komise (ES) č. 1060/2008 ze dne 7. října 2008 (Úř. věst. 2008, L 292, s. 1) (dále jen „rámcová směrnice“), stanoví:

„Předpisy [EHK OSN], jež Společenství přijímá, a změny předpisů EHK OSN, jež Společenství již přijalo, by se [...] měly při použití uvedeného rozhodnutí začlenit do postupu Společenství schvalování typu buď jako požadavky na ES schválení typu vozidla, nebo jako alternativy ke stávajícím právním předpisům Společenství. [...]“

- 10 Článek 34 odst. 1 této rámcové směrnice stanoví:

„Předpisy EHK OSN, k nimž Společenství přistoupilo a jež jsou uvedeny v části I přílohy IV a v příloze XI, jsou součástí ES schválení typu vozidla stejně jako zvláštní směrnice nebo nařízení. Vztahují se na kategorie vozidel uvedené v příslušných sloupcích v tabulce v části I přílohy IV a v příloze XI.“

11 Článek 35 odst. 1 první pododstavec uvedené rámcové směrnice stanoví:

„Předpisy EHK OSN uvedené v části II přílohy IV se uznávají jako rovnocenné s odpovídajícími zvláštními směrnici nebo nařízeními v míře, v níž mají stejnou oblast působnosti a předmět.“

12 Předpis EHK OSN č. 83 je uveden v příloze IV rámcového rozhodnutí.

Nařízení č. 715/2007

13 Body 1 a 4 až 6 odůvodnění nařízení č. 715/2007 uvádějí:

„(1) [...] Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.

[...]

(4) [...] pro dosažení evropských cílů v souvislosti s kvalitou ovzduší je nezbytné další snížení emisí z odvětví dopravy (letecké, námořní a silniční), z domácností a z odvětví energetiky, zemědělství a průmyslu. [...]

(5) Dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. [...]

(6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel. [...]"

14 Článek 3 body 6 a 10 tohoto nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření se použijí tyto definice:

[...]

6) ‚emisemi z výfuku‘ se rozumějí emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic;

[...]

10) ‚odpojovací zařízením‘ se rozumí [jakýkoli] konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, změnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínky, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.

15 Článek 4 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení stanoví:

„1. Výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděná do provozu ve Společenství jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními. Výrobci také prokáží, že všechna nová náhradní zařízení [k] regulaci znečišťujících látek, u nichž je požadováno schválení typu, která jsou prodávána nebo uváděná do provozu ve Společenství, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5.

2. Výrobci zajistí, že budou splněny postupy schvalování typu pro ověření shodnosti výroby, životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek a shodnosti v provozu.

Technická opatření, která výrobci přijmou, musejí kromě toho zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. [...]

[...]“

16 Článek 5 odst. 1 a 2 nařízení č. 715/2007 stanoví:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.

2. Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:

a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla nebo

b) zařízení je funkční pouze při startování motoru

nebo

c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.“

17 Příloha I tohoto nařízení, nadepsaná „Mezní hodnoty emisí“, stanoví zejména mezní hodnoty emisí oxidů dusíku.

Nařízení (ES) č. 692/2008

18 Článek 1 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení č. 715/2007 (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1), stanoví:

„Toto nařízení stanoví opatření pro provádění článků 4, 5 a 8 nařízení (ES) č. 715/2007.“

19 Článek 2 bod 18 nařízení č. 692/2008 stanoví následující:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[...]

18. „systémem pro regulaci emisí“ v rámci palubního diagnostického systému elektronická řídicí jednotka motoru a všechny součásti související s emisemi z výfuku nebo s emisemi způsobenými vypařováním, které dodávají vstupní signály [této řídicí jednotce] nebo přijímají signály z řídicí jednotky“.

20 Příloha III uvedeného nařízení, nadepsaná „Ověřování střední hodnoty emisí z výfuku při podmínkách okolí (zkouška typu 1)“, stanoví:

„1. Úvod

Tato příloha popisuje postup pro zkoušku typu 1 ověřující střední hodnoty emisí při podmínkách okolí.

[...]"

- 21 Příloha XI nařízení č. 692/2008, nadepsaná „Schvalovací zkoušky palubního diagnostického systému (OBD) [pro motorová vozidla]“, stanoví v dodatku 2 týkajícím se „[z]ákladních vlastností rodiny vozidel“ následující:

„[...]

Systém pro regulaci emisí:

[...]

– recirkulace výfukových plynů (tj. je na vozidle nebo není),

[...]"

Francouzské právo

- 22 Článek L. 213-1 code de la consommation (spotřebitelský zákoník), ve znění použitelném do 18. března 2014, stanovil:

„Každý, bez ohledu na to, zda je smluvní stranou, kdo oklamal nebo se pokusil oklamat další smluvní stranu jakýmkoli prostředkem či způsobem i prostřednictvím třetí osoby, bude potrestán trestem odnětí svobody v trvání až dva roky a peněžitou pokutou ve výši až 35 000 eur, nebo pouze jedním z těchto trestů, týká-li se oklamání:

1° povahy, druhu, původu, základních vlastností, složení nebo obsahu podstatných částí jakéhokoli zboží;

2° množství dodaných věcí nebo shody v případě dodání jiného zboží, než které bylo sjednáno a jež bylo předmětem smlouvy;

3° vhodnosti pro použití, rizik spojených s používáním výrobku, provedených kontrol, způsobu používání nebo opatření, jež je třeba přijmout v souvislosti s jeho používáním.“

- 23 Článek L. 213–1 tohoto zákoníku, ve znění použitelném od 19. března 2014 do 30. června 2016, stanovil:

„Každý, bez ohledu na to, zda je smluvní stranou, kdo oklamal nebo se pokusil oklamat další smluvní stranu jakýmkoli prostředkem či způsobem i prostřednictvím třetí osoby, bude potrestán trestem odnětí svobody v trvání až dva roky a peněžitou pokutou ve výši až 300 000 eur, týká-li se oklamání:

1° povahy, druhu, původu, základních vlastností, složení nebo obsahu podstatných částí jakéhokoli zboží;

2° množství dodaných věcí nebo shody v případě dodání jiného zboží, než které bylo sjednáno a jež bylo předmětem smlouvy;

3° vhodnosti pro použití, rizik spojených s používáním výrobku, provedených kontrol, způsobu používání nebo opatření, jež je třeba přijmout v souvislosti s jeho používáním.

Částku pokuty lze zvýšit úměrně k obohacení získanému z protiprávního jednání až na 10 % průměrného ročního obrátu, který se vypočítá podle obrátů zjištěných za poslední tři roky před okamžikem spáchání skutku.“

24 Článek L. 213–2 uvedeného zákoníku, ve znění použitelném do 18. března 2014, stanovil:

„Tresty stanovené v článku L. 213-1 se zdvojnásobují:

1° pokud se v důsledku protiprávních jednání stanovených v uvedeném článku stalo používání zboží nebezpečným pro lidské zdraví či zdraví zvířat;

2° pokud byl trestný čin stanovený v článku L 213-1 nebo pokus o tento trestný čin spáchán:

- a) s využitím podvodných nebo nepřesných vah, měřidel nebo jiných nástrojů
- b) s využitím machinací nebo technik za účelem narušení postupů analýzy, dávkování, vážení či měření nebo za účelem podvodné změny složení, váhy či objemu zboží, a to i před provedením těchto postupů;
- c) anebo s využitím podvodných označení, která vzbuzují přesvědčení o předchozím provedení řádného postupu.“

25 Článek L. 213-2 téhož zákoníku, ve znění použitelném od 19. března 2014 do 30. června 2016, stanovil:

„I.- Tresty stanovené v článku L. 213-1 se zvyšují až na pět let odnětí svobody a až na 600 000 eur pokuty, pokud byl trestný čin nebo jeho pokus stanovený v uvedeném článku L. 213-1 spáchán:

1° s využitím podvodných nebo nepřesných vah, měřidel nebo jiných nástrojů;

2° s využitím machinací nebo technik za účelem narušení postupů analýzy, dávkování, vážení či měření nebo za účelem podvodné změny složení, váhy či objemu zboží, a to i před provedením těchto postupů;

3° nebo s využitím podvodných označení, která vzbuzují přesvědčení o předchozím provedení řádného postupu.

II.- Tresty stanovené v článku L. 213-1 se zvyšují až na sedm let odnětí svobody a až na 750 000 eur pokuty, pokud trestný čin nebo jeho pokus stanovený v uvedeném článku L. 213-1:

1° má za následek, že používání zboží se stalo nebezpečným pro lidské zdraví či zdraví zvířat;

2° byl spáchán v rámci zločinného spolčení.

III.- Tresty pokuty stanovené v tomto článku lze zvýšit úměrně k obohacení získanému z protiprávního jednání až na 10 % průměrného ročního obrátu vypočítaného z posledních tří ročních obrátů známých ke dni, kdy nastaly skutkové okolnosti případu.“

26 V článku L. 213-6 spotřebitelského zákoníku se stanoví:

„Právníkům osobám, které byly uznány za trestně odpovědné za podmínek stanovených v článku 121-2 trestního zákoníku za spáchání trestných činů stanovených v článcích L. 213-1 až L. 213-4, se uloží vedle pokuty za podmínek stanovených v článku 131-38 trestního zákoníku tresty stanovené v odstavcích 2° až 9° článku 131-39 téhož zákoníku.

Zákaz činnosti uvedený v odstavci 2° článku 131-39 trestního zákoníku se vztahuje na činnost, při níž nebo v souvislosti s níž byl trestný čin spáchán.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 27 Společnost X je výrobcem automobilů, která ve Francii uvádí na trh motorová vozidla. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že této společnosti je vytýkáno, že na uvedeném území uvedla do provozu vozidla vybavená počítačovým softwarem, jenž byl schopen rozpoznat fázi schvalování typu těchto vozidel s cílem zkreslit výsledky kontrol emisí znečišťujících plynů, zejména oxidů dusíku (NOx), prováděných během této fáze.
- 28 Dne 28. září 2015 místopředseda conseil régional d'Île-de-France (rada regionu Île-de-France) odpovědný za dopravu v návaznosti na informace uvedené v tisku podal k procureur de Paris (státní zástupce pro Paříž, Francie) oznámení na jednání společnosti X týkající se uvádění vozidel vybavených tímto softwarem na trh.
- 29 Dne 2. října 2015 mělo parquet de Paris (státní zastupitelství v Paříži, Francie) za to, že je třeba tyto skutky kvalifikovat jako „závažné klamání“, obrátilo se na Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (Ústřední úřad pro boj proti poškozování životního prostředí a veřejného zdraví) a požádalo o zahájení vyšetřování týkajícího se podmínek uvádění dotčených vozidel do provozu.
- 30 Zároveň ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (francouzská ministryně životního prostředí, udržitelného rozvoje a energetiky) požádala Service national des enquêtes de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (národní vyšetřovací útvar (SNE) generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž, spotřebitele a potírání podvodů), aby zahájil šetření za účelem určení, zda byla vozidla uváděná na trh na francouzském území vybavena takovým softwarem.
- 31 V rámci dílčího schvalování typu týkajícího se emisí znečišťujících látek jsou vozidla testována podle protokolu, jehož parametry jsou vymezeny právní úpravou, a to zejména pokud jde o sledovaný rychlostní profil, teplotu a přípravnou stabilizaci vozidla. Rychlostní profil používaný pro test schválení typu, nazvaný „*New European Driving Cycle*“ (NEDC), se provádí v laboratoři a jeho součástí je opakování čtyř městských cyklů, po nichž následuje jeden mimoměstský cyklus. Umožňuje tak ověřit, zda je množství vypuštěných NOx nižší než maximální mezní hodnota stanovená v příloze I nařízení č. 715/2007.
- 32 Ventil zpětného vedení výfukových plynů (dále jen „EGR ventil“) je jednou z technologií používaných výrobcí automobilů, včetně společnosti X, k regulaci a snížení emisí NOx vznikajících neúplným spalováním pohonných hmot.
- 33 EGR ventil umožňuje při svém otevření přechod výfukových plynů do sacího potrubí s cílem podruhé tyto plyny spálit a ochladit je pomocí tepelného výměníku. Je řízen řídicí jednotkou motoru, která představuje palubní diagnostický systém ve vozidle a která elektronicky řídí různé funkce zabudované ve vozidle, jako jsou funkce týkající se řízení běhu motoru, řazení nebo bezpečnosti. Otevírání EGR ventilu řídí v reálném čase řídicí jednotka, která odesílá pokyny do ovladače tohoto ventilu podle informací poskytovaných různými senzory, zejména otáček, teploty motoru nebo teploty vzduchu. Účinnost odstranění znečišťujících látek je tedy spojena s otevřením tohoto ventilu, které je řízeno zdrojovým kódem softwaru zakomponovaného do řídicí jednotky.
- 34 SNE ke své zprávě připojila testy a zkoušky, které provedla Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (Technická unie pro automobily, motocykly a kola, UTAC), která je jediným subjektem oprávněným ve Francii k provádění testů pro schválení typu u vozidel. Tyto testy, jejichž

cílem bylo zjistit, zda se může jednat o podvod při testech emisí, ukázaly, že emise NO_x u některých kontrolovaných vozidel společnosti X byly v závislosti na vozidle 2 krát, 3,2 krát, 3,4 krát nebo 3,6 krát vyšší než hodnoty zjištěné během postupu schvalování typu u těchto vozidel.

- 35 Další testy, které byly na žádost ministerstva životního prostředí, udržitelného rozvoje a energetiky zadány Institut français du pétrole Énergies Nouvelles (Francouzský institut pro ropu a nové energie, IFPEN) a které se týkaly tří vozidel této společnosti, rovněž umožnily konstatovat, že úroveň emisí NO_x byla snížena, když došlo k rozpoznání fáze schvalování typu, přičemž se značně zvýšilo otevření EGR ventilu.
- 36 Dne 16. října 2015 předseda francouzské dceřiné společnosti společnosti X na slyšení uvedl, že nebyl informován o mechanismu fungování tohoto softwaru a o jeho podvodné povaze, a upřesnil, že vozidla, která jsou jím vybavena, budou svolána do servisů za účelem aktualizace uvedeného softwaru.
- 37 Ve dnech 15. a 18. prosince 2015 předala advokátní kancelář na žádost společnosti X vyšetřovatelům dokument, jehož cílem bylo prokázat, že systém EGR nelze považovat za „odpojovací zařízení“ ve smyslu nařízení č. 715/2007.
- 38 Dne 19. února 2016 se státní zástupce v návaznosti na toto vyšetřování obrátil na tři vyšetřující soudce tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži, Francie). V návrhu obžaloby je společnost X vytýkáno, že od 1. září 2009 na francouzském území klamala nabyvatele vozidel vybavených vznětovými motory generace Euro 5 a Euro 6 o podstatných vlastnostech uvedených vozidel, jelikož tato obsahovala odpojovací zařízení, které je v rozporu s nařízením č. 715/2007, a o provedených kontrolách, přičemž přitěžujícími okolnostmi je, že uvedené skutečnosti vedly k tomu, že použití zboží bylo nebezpečné pro zdraví člověka nebo zvířat.
- 39 Vyšetřující soudci tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) nařídili soudní expertízu s cílem provést analýzu výsledků testů provedených správním orgánem, tedy testů provedených UTAC a IFPEN, a veškeré další technické analýzy, a to za účelem popisu mechanismu dotčeného softwaru a vysvětlení jeho účinků ve vztahu ke zvýšení emisí NO_x vozidly, která jím jsou vybavena. Ve svém posudku předloženém dne 26. dubna 2017 měl znalec za to, že dotčená vozidla jsou vybavena zařízením umožňujícím rozpoznat postup schvalování typu, přizpůsobit fungování recirkulace spálených plynů pro účely tohoto schválení a snížit emise NO_x pro potřeby tohoto postupu. Konstatoval, že systémy regulace emisí těchto vozidel byly zmanipulovány za účelem zvýšení otevření EGR ventilu, když byla rozpoznána fáze schvalování typu. Menší otevření tohoto ventilu za běžných podmínek používání těchto vozidel snižuje účinnost systému regulace emisí a vede ke zvýšení emisí NO_x.
- 40 Pokud by fungování EGR ventilu bylo za běžných podmínek používání totožné s fungováním zjištěným během postupů schvalování typu, dotyčná vozidla by podle znalce produkovala výrazně méně NO_x, jejich spotřeba a výkon by byly nižší a údržba by byla častější a nákladnější. Díky provedené manipulaci mají vozidla větší kapacitu zrychlení, větší výkon, menší zanášení sacího potrubí, ventilů a spalovací komory, což přispívá k delší životnosti a spolehlivosti motoru. Bez této manipulace by tak dotyčná vozidla nebyla schválena.
- 41 Dne 28. března 2017 byla společnost X předvolána před vyšetřující soudce tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži). Vzhledem k tomu, že měla postavení svědka s právním zástupcem, odmítla odpovědět na otázky, které jí byly položeny. Justiční orgány členského státu sídla společnosti X rovněž odmítly předat informace z vyšetřování požadované vyšetřujícími soudními orgány. Kromě toho se v rámci tohoto soudního vyšetřování stalo více než 1 200 osob účastníky adhezního řízení.

- 42 Vyšetřující soudci tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) uvádí, že vzhledem k tomu, že zařízení umožňující zasahovat do fungování systému regulace emisí vozidel mohou mít různé formy, je třeba upřesnit, co zahrnuje pojem „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, jelikož toto ustanovení definuje tento pojem pomocí několika pojmů, které dosud nebyly předmětem výkladu Soudního dvora.
- 43 Vzhledem k tomu, že kvalifikace „klamání“, o kterém se uvažuje v rámci vyšetřování dotčeného ve věci v původním řízení, je založena na kvalifikaci „odpojovacího zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, vyšetřující soudci tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) mají za to, že výklad těchto ustanovení je nezbytný pro přijetí rozhodnutí jak o případném zahájení trestního stíhání společnosti X, tak o tom, zda věc bude po ukončení vyšetřování předložena soudu, či nikoli.
- 44 Za těchto podmínek se vyšetřující soudci tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) rozhodli přerušit řízení a předložit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Výklad pojmu ‚konstrukční prvek‘

- a) Co spadá pod pojem ‚konstrukční prvek‘, který je uveden v čl. 3 bodě 10 nařízení č. 715/2007, v němž je definováno odpojovací zařízení (*defeat device*)?
- b) Lze program zakomponovaný do řídicí jednotky motoru nebo obecněji program, jenž ji ovládá, považovat za ‚konstrukční prvek‘ ve smyslu tohoto článku?

2) Výklad pojmu ‚systém regulace emisí‘

- a) Co spadá pod pojem ‚systém regulace emisí‘, který je uveden v čl. 3 bodě 10 nařízení č. 715/2007, v němž je definováno odpojovací zařízení (*defeat device*)?
- b) Zahrnuje tento ‚systém regulace emisí‘ pouze technologie a strategie, jejichž cílem je zpracovávat a snižovat emise (mimo jiné emise NOx) po jejich vzniku, nebo zahrnuje i různé technologie a strategie, jež umožňují omezit objem vznikajících emisí u jejich zdroje, jako technologie EGR?

3) Výklad pojmu ‚odpojovací zařízení‘ (*defeat device*)

- a) Je ‚odpojovacím zařízením‘ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 zařízení, které rozpozná jakýkoli parametr související s průběhem postupů schvalování typu stanovených nařízením č. 715/2007, s cílem aktivovat či zvýšit během těchto postupů funkčnost všech částí systému regulace emisí, a získat tak schválení typu vozidla?
- b) V případě kladné odpovědi, je toto odpojovací zařízení zakázáno na základě ustanovení čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007?
- c) Lze takové zařízení, jako je zařízení popsané ve třetí otázce pod písm. a), kvalifikovat jako ‚odpojovací zařízení‘, dochází-li k aktivaci zvýšení funkčnosti systému regulace emisí nejen během postupů schvalování typu, ale i *ad hoc* během běžného provozu, jsou-li při něm rozpoznány přesně dané podmínky pro navýšení funkčnosti systému regulace emisí při těchto postupech schvalování typu?

4) Výklad výjimek stanovených v článku 5 [nařízení č. 715/2007]

- a) Na co se vztahují tři výjimky stanovené v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007?
- b) Lze uplatnění zákazu odpojovacího zařízení, které aktivuje nebo zvyšuje funkčnost všech částí systému regulace emisí konkrétně během postupu schvalování typu, vyloučit na základě jednoho ze tří důvodů uvedených v čl. 5 odst. 2 [tohoto nařízení]?
- c) Je zpomalení stárnutí nebo zanášení motoru součástí požadavků týkajících se ‚ochrany motoru proti poškození nebo poruše‘ nebo ‚bezpečného provozu vozidla‘, kterými může být odůvodněno použití odpojovacího zařízení ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) [uvedeného nařízení]?”

K předběžným otázkám

K přípustnosti

- 45 Společnost X tvrdí, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je nepřijatelná z toho důvodu, že zaprvé odpověď Soudního dvora na položené otázky není nezbytná k tomu, aby předkládající soud mohl rozhodnout ve věci v původním řízení. V tomto ohledu tvrdí, že taková odpověď nemůže mít vliv na určení znaků skutkové podstaty trestného činu závažného klamání, ze kterého je ve francouzském trestním právu obviňována.
- 46 Zadruhé se společnost X domnívá, že vázání kvalifikace protiprávního jednání na výklad nařízení č. 715/2007 má za následek porušení zásady zákonnosti trestných činů a trestů.
- 47 Zatřetí společnost X tvrdí, že v této fázi předkládající soud neprojednává žádný spor související s položenými otázkami, takže tyto otázky jsou čistě hypotetické. Vzhledem k tomu, že k těmto otázkám nezaujal uvedený soud stanovisko, tyto otázky představují pouhou žádost o formulaci poradního stanoviska k pravidlům unijního práva.
- 48 Začtvrté nebyly položené otázky předmětem kontradiktorní diskuze, což porušuje zásadu řádného výkonu spravedlnosti.
- 49 Zapáté, i když položené otázky odrážejí úvahy předkládajícího soudu, má společnost X za to, že předkládací rozhodnutí neuvádí s nezbytnou jasností důvody, proč má tento soud za to, že výklad ustanovení nařízení č. 715/2007 je užitečný pro vyřešení věci v původním řízení, ani vztah, který existuje mezi tímto výkladem a touto věcí. V tomto ohledu tato společnost rovněž upřesnila, že předběžné otázky byly položeny předčasně, jelikož skutkový rámec nebyl v této fázi vyšetřování dostatečně přesně zjištěn.
- 50 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Týkají-li se tedy položené otázky výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Padělání dokumentů), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 25 a citovaná judikatura].
- 51 Z toho vyplývá, že se k otázkám týkajícím se unijního práva váže domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém, nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Padělání dokumentů), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 26 a citovaná judikatura].
- 52 V projednávané věci je třeba především uvést, že předkládací rozhodnutí obsahuje odůvodněný popis právního a skutkového rámce sporu ve věci v původním řízení, jakož i důvody, proč předkládající soud považuje odpověď na položené otázky v tomto sporu za nezbytnou pro své rozhodnutí.

- 53 Z předkládacího rozhodnutí rovněž vyplývá, že kvalifikace „závažného klamání“ stanovená vnitrostátním právem pro takové skutky, jako jsou skutky vytýkané společnosti X, závisí na otázce, zda software dotčený ve věci v původním řízení může být považován za „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, jehož používání je zakázáno na základě čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.
- 54 Za těchto podmínek se nejeví, že by požadovaný výklad unijního práva neměl žádný vztah k realitě a předmětu sporu v původním řízení.
- 55 Pokud jde dále o určení znaků skutkové podstaty trestného činu závažného klamání ve francouzském trestním právu, je třeba připomenout, že vzhledem k tomu, že v rámci řízení podle článku 267 SFEU přísluší výklad vnitrostátního práva a přezkum podmínek stanovených tímto právem výlučně předkládajícímu soudu (rozsudek ze dne 13. listopadu 2018, Čepelník, C-33/17, EU:C:2018:896, bod 24 a citovaná judikatura), argumentace předložená společností X k tomuto bodu nemůže stačit k vyvrácení domněnky relevance připomenuté v tomto bodě 51 tohoto rozsudku.
- 56 Totéž platí pro argumentaci společnosti X týkající se zásady zákonnosti trestných činů a trestů. Nařízení č. 715/2007 totiž nezavádí trestní sankce, takže tato zásada není relevantní pro účely posouzení přípustnosti projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.
- 57 Konečně nelze přijmout argumentaci společnosti X, podle které nebyly položené předběžné otázky předmětem kontradiktorní diskuse, jelikož článek 267 SFEU nepodmiňuje možnost obrátit se na Soudní dvůr kontradiktorní povahou řízení před předkládajícím soudem [rozsudek ze dne 16. července 2020, Governo della Repubblica italiana (Postavení italských smírčích soudců), C-658/18, EU:C:2020:572, bod 63].
- 58 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je proto přípustná.

K věci samé

K první otázce

- 59 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že software, který je zakomponovaný do řídicí jednotky motoru nebo ji ovládá, představuje „konstrukční prvek“ ve smyslu tohoto ustanovení.
- 60 Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 definuje „odpojovací zařízení“ jako „[jakýkoli] konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, změnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.
- 61 Z tohoto ustanovení vyplývá, že nedefinuje pojem „konstrukční prvek“.
- 62 Podle ustálené judikatury Soudního dvora v tomto ohledu platí, že význam a dosah výrazů, které unijní právo nikterak nedefinuje, musí být určeny v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž jsou součástí (rozsudek ze dne 1. října 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, bod 29).
- 63 Zprv je třeba uvést, že výraz „konstrukční prvek“ označuje ve svém obvyklém smyslu předmět vyrobený za účelem jeho integrace do funkčního souboru.

- 64 Zadruhé z čl. 3 bodu 10 tohoto nařízení vyplývá, že pojem „odpojovací zařízení“ uvedený v tomto ustanovení označuje „[jakýkoli]“ konstrukční prvek. V tomto ohledu je třeba mít podobně jako francouzská vláda a Komise za to, že taková definice odpojovacího zařízení tedy přiznává široký rozsah pojmu „konstrukční prvek“, který zahrnuje jak mechanické, tak elektronické prvky, které řídí aktivaci takových dílů, jelikož působí na fungování systému regulace emisí a snižují jeho účinnost.
- 65 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že otevírání EGR ventilu řídí v reálném čase jedna z řídicích jednotek motoru, která tvoří palubní diagnostický systém ve vozidle. Na základě informací poskytovaných různými senzory, zejména otáček nebo teploty motoru, tedy tato jednotka odesílá pokyny do ovladače EGR ventilu. Účinnost odstranění znečišťujících látek je tedy spojena s otevřením tohoto ventilu, které je řízeno zdrojovým kódem softwaru zakomponovaného do řídicí jednotky.
- 66 Vzhledem k tomu, že takový software, jako je software dotčený ve věci v původním řízení, zakomponován do řídicí jednotky motoru, působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost, představuje „konstrukční prvek“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.
- 67 Tento široký výklad pojmu „konstrukční prvek“ je potvrzen cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, který spočívá, jak vyplývá z bodu 6 jeho odůvodnění, ve výrazném snížení emisí NO_x z naftových vozidel pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění.
- 68 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že software, který je zakomponován do řídicí jednotky motoru nebo ji ovládá, představuje „konstrukční prvek“ ve smyslu tohoto ustanovení, jestliže působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost.

K druhé otázce

- 69 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že pod pojem „systém regulace emisí“ ve smyslu tohoto ustanovení spadají pouze technologie a tzv. strategie následného zpracování výfukových plynů, které snižují emise na výstupu, tj. po jejich vzniku, nebo rovněž technologie a strategie, které podobně jako systém EGR snižují emise na vstupu, tj. během jejich vzniku.
- 70 Úvodem je třeba připomenout, že existují dvě strategie, které mohou výrobci zavést ve svých naftových vozidlech za účelem snížení emisí znečišťujících látek. Jednak tzv. interní strategie motoru, jako je systém EGR, která spočívá ve snížení vzniku znečišťujících látek v samotném motoru, a jednak strategie následného zpracování výfukových plynů, která spočívá ve zpracování emisí z výfukových plynů po jejich vzniku.
- 71 Nařízení č. 715/2007 jako takové nedefinuje pojem „systém regulace emisí“, ale ve své preambuli připomíná, že s ohledem na cíl snížení emisí, který sleduje, je nezbytné stanovit zařízení určená k měření, a tudíž ke kontrole emisí během používání vozidla.
- 72 Podle judikatury připomenuté v bodě 62 tohoto rozsudku, musí být význam a dosah výrazů, které unijní právo nikterak nedefinuje, určeny v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž jsou součástí.
- 73 Nejprve je třeba uvést, že v doslovném pojetí představuje systém regulace emisí součást vozidla, jehož cílem je regulace emisí tohoto vozidla.

- 74 V tomto ohledu z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že systém EGR je zařízením, jehož jediným cílem je snížit, a tedy regulovat emise NOx. V důsledku toho nelze z čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 vyvodit, že by takové zařízení nemohlo být technicky součástí systému regulace emisí, jelikož umožňuje regulovat objem emisí NOx v závislosti na předem stanovených parametrech.
- 75 Tento výklad je dále podpořen kontextem čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007. Toto ustanovení, které je uvedeno v kapitole I tohoto nařízení věnované předmětu, oblasti působnosti a definicím tohoto nařízení, musí být posouzeno z hlediska jednotlivých ustanovení tohoto nařízení, jakož i z hlediska regulačního rámce schvalování typu motorových vozidel v Unii, jehož je toto nařízení součástí.
- 76 V tomto ohledu je třeba připomenout, že část I přílohy IV rámcové směrnice vyjmenovává legislativní akty, které stanoví hmotněprávní podmínky, jež musí být splněny, aby bylo uděleno schválení typu motorového vozidla. Nařízení č. 715/2007 je v této příloze uvedeno a v článku 5 stanoví, že výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navržené, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením. Pokud jde o regulaci emisí, tento článek ukládá zvláštní technické požadavky, které byly stanoveny nařízením č. 692/2008. Posledně uvedené nařízení odkazuje, pokud jde o některé technické požadavky týkající se schválení typu vozidel, na předpis EHK OSN č. 83.
- 77 Co se týče zaprvé nařízení č. 715/2007, jeho čl. 4 odst. 2 stanoví, že technická opatření, která výrobci přijmou, musejí mimo jiné zajišťovat, že emise z výfuku budou účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. V tomto ohledu čl. 3 bod 6 tohoto nařízení definuje pojem „emise z výfuku“ jako „emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic“.
- 78 Tato ustanovení tedy stanoví pouze cíl, kterého mají výrobci dosáhnout, a sice omezit emise z výfuku, aniž upřesňují prostředky k jeho dosažení.
- 79 V důsledku toho musí být čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007, posuzovaný ve světle ostatních ustanovení tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že pojem „systém regulace emisí“ nevylučuje technologie a strategie snižující emise na vstupu, tedy při jejich vzniku.
- 80 Zadruhé je třeba uvést, že předpis EHK OSN č. 83, zejména jeho článek 2.16, odkazuje rovněž na pojem „systém pro regulaci emisí“, aniž však upřesňuje, zda tento pojem odkazuje na opatření, která jsou přijata ke zpracování emisí po jejich vzniku, nebo na opatření určená k omezení jejich vzniku.
- 81 Toto ustanovení totiž definuje „odpojovací zařízení“ způsobem srovnatelným s čl. 3 bodem 10 nařízení č. 715/2007. Z tohoto článku 2.16 tudíž nelze vyvodit, že „systém pro regulaci emisí“ ve smyslu tohoto článku zahrnuje pouze technologie a strategii snižující emise z výfukových plynů po jejich vzniku, a nikoli ty, které jsou určeny k omezení jejich vzniku.
- 82 Kromě toho bod 7.3.1.2 předpisu EHK OSN č. 83, nadepsaný „Parametry systému k regulaci znečišťujících látek“, uvádí, že systém EGR je jedním z těchto parametrů. Z těchto ustanovení tak vyplývá, že systém EGR spadá pod pojem „systém regulace emisí“.
- 83 Zatřetí, i když podle čl. 2 bodu 18 nařízení č. 692/2008 se „systémem pro regulaci emisí“ rozumí „v rámci palubního diagnostického systému elektronická řídicí jednotka motoru a všechny součásti související s emisemi z výfuku nebo s emisemi způsobenými vypařováním, které dodávají vstupní signály [této řídicí jednotce] nebo přijímají signály z řídicí jednotky“, a ačkoli toto nařízení obsahuje řadu ustanovení týkajících se různých systémů zpracování emisí umístěných ve výfukovém systému vozidel a kvalifikuje je jako „systém pro regulaci emisí“, uvádí pod stejnou kvalifikací také interní systémy v motoru, zaměřené na omezení vzniku emisí. V tomto ohledu dodatek 2 přílohy XI tohoto nařízení výslovně uvádí recirkulaci výfukových plynů na seznamu systémů pro regulaci emisí. To je přitom předmětem systému EGR.

- 84 Kromě toho je třeba připomenout, že při schvalování typu motorových vozidel je úroveň emisí vždy měřena při výstupu z výfuku, jak vyplývá z přílohy 3 nařízení č. 692/2008. Nelze tedy rozlišovat mezi strategií, která snižuje emise výfukových plynů po jejich vzniku, a strategií určenou k omezení jejich vzniku.
- 85 Z kontextu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 tak vyplývá, že pojem „systém regulace emisí“ zahrnuje jak technologie a interní strategii motoru vozidel, jež mají snížit emise po jejich vzniku, tak ty, jež se zaměřují na omezení vzniku těchto emisí.
- 86 Takový výklad je konečně potvrzen i cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí.
- 87 Jak totiž uvádí bod 1 odůvodnění nařízení č. 715/2007, technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, zejména aby byl zajištěn tento cíl. Bod 5 odůvodnění tohoto nařízení dále stanoví, že dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. Bod 6 tohoto odůvodnění upřesňuje, že pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí NO_x z naftových vozidel.
- 88 Článek 4 nařízení č. 715/2007 ukládá výrobcí, aby prokázal, že technická opatření, která přijal, zajišťují, že zejména emise z výfuku budou účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání.
- 89 Výklad pojmu „systém regulace emisí“ uvedený v čl. 3 bodě 10 nařízení č. 715/2007, podle něhož tento pojem zahrnuje jak technologie a interní strategii motoru vozidel, jež mají snížit emise po jejich vzniku, tak ty, jež se zaměřují na omezení vzniku těchto emisí, je tudíž v souladu s cílem sledovaným tímto nařízením. Jak uvedla generální advokátka v bodě 106 svého stanoviska, omezení dosahu tohoto pojmu pouze na technologie a strategii, které snižují emise z výfukových plynů po jejich vzniku, by zbavilo nařízení č. 715/2007 značné části jeho užitečného účinku.
- 90 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „systém regulace emisí“ ve smyslu tohoto ustanovení spadají jak technologie a tzv. strategie následného zpracování výfukových plynů, které snižují emise na výstupu, tj. po jejich vzniku, tak technologie a strategie, které podobně jako systém EGR snižují emise na vstupu, tj. během jejich vzniku.

Ke třetí otázce pod písm. a) a c)

- 91 Podstatou třetí otázky pod písm. a) a c) předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že „odpojovací zařízením“ ve smyslu tohoto ustanovení je zařízení, které rozpozná jakýkoli parametr související s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, s cílem zlepšit během těchto postupů výkon systému regulace emisí, a získat tak schválení typu vozidla, i když lze takové zlepšení také pozorovat *ad hoc* za běžných podmínek používání vozidla.
- 92 Je třeba připomenout, že v rámci dílčího schvalování typu týkajícího se emisí znečišťujících látek jsou vozidla testována podle rychlostního profilu NEDC, který se provádí v laboratoři a spočívá v opakování čtyř městských cyklů, po nichž následuje jeden mimoměstský cyklus. Umožňuje zejména ověřit, zda je množství NO_x nižší než mezní hodnota stanovená nařízením č. 715/2007. Zkušební cykly pro emise vozidel v rámci tohoto postupu nevychází ze skutečných podmínek provozu.

- 93 Software, o který se jedná ve věci v původním řízení, umožňuje rozpoznat parametry odpovídající parametrům testů prováděných v laboratoři podle profilu NEDC a případně zvýšit úroveň otevření EGR ventilu, za účelem přesměrování větší části výfukových plynů do sacího potrubí, a snížit tak emise testovaného vozidla. Tento software tedy umožňuje zintenzivnit fungování EGR ventilu tak, aby emise splňovaly mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že pokud uvedený software nerozpozná profil NEDC a pokud z toho vyvodí, že se vozidlo nachází v běžných podmínkách používání, jsou zjištěny vyšší hodnoty emisí NO_x, než které byly získány ve fázi testu, které navíc nesplňují limity stanovené nařízením č. 715/2007.
- 94 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je třeba při výkladu ustanovení unijního práva vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 18. listopadu 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, bod 39 a citovaná judikatura).
- 95 Především ze znění čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007 vyplývá, že účelem odpojovacího zařízení je snížit „účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.
- 96 Ze znění tohoto ustanovení lze tudíž dovodit, že takové zařízení, jako je systém EGR dotčený ve věci původním řízení, zavedený za účelem zajištění omezení emisí v souladu s nařízením č. 715/2007, by měl být funkční jak během laboratorního testu schválení typu, tak při používání vozidla za běžných podmínek.
- 97 Pokud jde dále o kontext čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, z bodu 77 tohoto rozsudku vyplývá, že podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení musí být technická opatření přijatá výrobcem taková, aby zaručovala zejména účinné omezení emisí z výfuku po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. Navíc čl. 5 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví, že výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení a jeho prováděcím opatřením.
- 98 Je třeba konstatovat, že z tohoto kontextu podle všeho nevyplývají skutečnosti, které by umožnily rozlišovat mezi fungováním sporného zařízení během fáze testu schvalování typu a při řízení za běžných podmínek používání vozidel. Podle názoru generální advokátky v bodě 124 jejího stanoviska by totiž zařízení, jehož jediným účelem je zajistit dodržování mezních hodnot emisí stanovených nařízením č. 715/2007 pouze ve fázi testu schvalování typu, porušovalo povinnost zajistit účinné omezení emisí za běžných podmínek používání vozidla.
- 99 V důsledku toho je třeba přijmout výklad čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, podle kterého je „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto ustanovení takový software, jako je software dotčený ve věci v původním řízení, který mění úroveň emisí vozidel v závislosti na podmínkách řízení, které rozpozná, a zaručuje dodržování mezních hodnot emisí pouze tehdy, pokud tyto podmínky odpovídají podmínkám uplatňovaným v rámci postupů schvalování typu. Takové zařízení tak představuje odpojovací zařízení, i když lze takové zlepšení výkonu systému regulace emisí pozorovat i *ad hoc* za běžných podmínek používání vozidla.
- 100 Tento výklad je konečně potvrzen cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, kterým je, jak vyplývá z bodů 86 a 87 tohoto rozsudku, výrazně snížit emise NO_x a zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí.
- 101 Skutečnost, že běžné podmínky používání vozidel mohou výjimečně odpovídat podmínkám řízení při postupech schvalování typu, jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, a tím zlepšit *ad hoc* výkonnost dotčeného zařízení, nemá totiž na tento výklad vliv, jelikož za běžných podmínek používání vozidel není obvykle dosaženo cíle snížení emisí NO_x.

102 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na třetí otázku pod písm. a) a c) odpovědět tak, že čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto ustanovení je zařízení, které rozpozná jakýkoli parametr související s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, s cílem zlepšit během těchto postupů výkon systému regulace emisí, a získat tak schválení typu vozidla, i když lze takové zlepšení také pozorovat *ad hoc* za běžných podmínek používání vozidla.

Ke třetí otázce pod písm. b) a čtvrté otázce

103 Úvodem je třeba uvést, že třetí otázka pod písm. b) a čtvrtá otázka se týkají všech výjimek stanovených v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Z předkládacího rozhodnutí přitom vyplývá, že výjimky stanovené v čl. 5 odst. 2 písm. b) a c) tohoto nařízení nejsou relevantní pro účely vyřešení sporu v původním řízení. Není tedy namístě provést výklad písm. b) a c) uvedeného čl. 5 odst. 2.

104 Podstatou uvedených otázek předkládacího soudu tak je, zda musí být čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 vykládán v tom smyslu, že takové odpojovací zařízení, jako je zařízení dotčené ve věci v původním řízení, které systematicky zlepšuje výkon systému regulace emisí vozidel během postupů schvalování typu ve srovnání s výkonem zjištěným za běžných podmínek používání, může spadat pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jestliže toto zařízení přispívá k zabránění stárnutí nebo zanášení motoru.

105 Podle čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 se použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí zakazuje. Z tohoto zákazu však existují tři výjimky, mezi něž patří výjimka uvedená v písmenu a) tohoto ustanovení, podle níž tento zákaz neplatí, pokud „potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla“.

106 Je třeba konstatovat, že pojmy „poškození“ a „[porucha]“ nejsou definovány v článku 5 nařízení č. 715/2007 ani v ostatních člancích uvedeného nařízení.

107 Je třeba připomenout, že z judikatury citované v bodě 62 tohoto rozsudku vyplývá, že při neexistenci jakékoli definice těchto pojmů v nařízení č. 715/2007 musí být podle ustálené judikatury Soudního dvora význam a dosah těchto výrazů určeny v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž jsou součástí.

108 Jak uvedla generální advokátka v bodě 135 svého stanoviska, pojem „porucha“ se ve svém obvyklém smyslu v běžném jazyce týká nepředvídatelné a náhlé události, která způsobuje poškození nebo taková nebezpečí, jako jsou zranění či smrt. Výraz „poškození“ označuje škodu obecně pramenící z násilné nebo náhlé příčiny.

109 Odpojovací zařízení, které snižuje účinnost systému regulace emisí, lze proto odůvodnit, jestliže podle čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 umožňuje chránit motor před náhlými a výjimečnými škodami.

110 V tomto ohledu je třeba uvést, že zanášení a stárnutí motoru nelze považovat za „poruchu“ nebo „poškození“ ve smyslu tohoto ustanovení, jelikož – jak poznamenává Komise – jsou tyto události v zásadě předvídatelné a vlastní běžnému fungování vozidla.

111 Tento výklad je podpořen kontextem čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, který stanoví výjimku ze zákazu používání odpojovacích zařízení, která snižují účinnost systémů regulace emisí, jakož i cílem sledovaným uvedeným nařízením. Každá výjimka musí být totiž předmětem restriktivního výkladu, kterým se zachová její užitečný účinek a který je v souladu s jejím účelem (rozsudek ze dne 3. září 2014, Deckmyn a Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, body 22 a 23).

- 112 Vzhledem k tomu, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 představuje výjimku ze zákazu použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí, musí být předmětem restriktivního výkladu.
- 113 Takový výklad je rovněž potvrzen cílem sledovaným nařízením č. 715/2007, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zlepšit kvalitu ovzduší v Unii, což znamená účinně snížit emise NO_x po celou běžnou životnost vozidla. Zákaz stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení byl zbaven své podstaty a veškerého užitečného účinku, pokud by výrobci byli oprávněni vybavit motorová vozidla takovými odpojovacími zařízeními pouze za účelem ochrany motoru proti jeho zanášení a stárnutí.
- 114 Jak uvedla generální advokátka v bodě 146 svého stanoviska, pouze bezprostřední rizika poškození, která vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, mohou odůvodnit použití odpojovacího zařízení.
- 115 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na třetí otázku pod písmenem a) a čtvrtou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že takové odpojovací zařízení, jako je zařízení dotčené ve věci v původním řízení, které systematicky zlepšuje výkon systému regulace emisí vozidel během postupů schvalování typu, s cílem dodržet mezní hodnoty emisí stanovené tímto nařízením, a získat tak schválení typu těchto vozidel, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, i když toto zařízení přispívá k zabránění stárnutí nebo zanášení motoru.

K nákladům řízení

- 116 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 3 bod 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla musí být vykládán v tom smyslu, že software, který je zakomponován do řídicí jednotky motoru nebo ji ovládá, představuje „konstrukční prvek“ ve smyslu tohoto ustanovení, jestliže působí na fungování systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost.
- 2) Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že pod pojem „systém regulace emisí“ ve smyslu tohoto ustanovení spadají jak technologie a tzv. strategie následného zpracování výfukových plynů, které snižují emise na výstupu, tj. po jejich vzniku, tak technologie a strategie, které podobně jako systém zpětného vedení výfukových plynů snižují emise na vstupu, tj. během jejich vzniku.
- 3) Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že „odpojovacími zařízeními“ ve smyslu tohoto ustanovení je zařízení, které rozpozná jakýkoli parametr související s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, s cílem zlepšit během těchto postupů výkon systému regulace emisí, a získat tak schválení typu vozidla, i když lze takové zlepšení také pozorovat *ad hoc* za běžných podmínek používání vozidla.

- 4) Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že takové odpojovací zařízení, jako je zařízení dotčené ve věci v původním řízení, které systematicky zlepšuje výkon systému regulace emisí vozidel během postupů schvalování typu, s cílem dodržet mezní hodnoty emisí stanovené tímto nařízením, a získat tak schválení typu těchto vozidel, nemůže spadat pod výjimku ze zákazu takových zařízení stanovenou v tomto ustanovení, jež se týká ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla, i když toto zařízení přispívá k zabránění stárnutí nebo zanášení motoru.

Podpisy