



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (drugo vijeće)

17. prosinca 2020.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Usklađivanje zakonodavstava – Uredba (EZ) br. 715/2007 – Članak 3. točka 10. – Članak 5. stavak 2. – Poremećajni uređaj – Motorna vozila – Dizelski motori – Emisija onečišćujućih tvari – Program koji djeluje na upravljačko računalo motora – Tehnologije i strategije koje omogućuju ograničenje proizvodnje onečišćujućih emisija”

U predmetu C-693/18,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji su uputili istražni suci tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu, Francuska), odlukom od 26. listopada 2018., koju je Sud zaprimio 29. listopada 2018., u kaznenom postupku protiv

društva X,

uz sudjelovanje:

CLCV i dr.

A i dr.,

B,

AGLP i dr.,

C i dr.,

SUD (drugo vijeće),

u sastavu: A. Arabadjiev, predsjednik vijeća, T. von Danwitz i P. G. Xuereb (izvjestitelji), suci,

nezavisna odvjetnica: E. Sharpston,

tajnik: V. Giacobbo, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 7. studenoga 2019.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za društvo X, D. Lecat, P. Benson i J. Philippe, *avocats*, te R. B. A. Wollenschläger, *Rechtsanwalt*,
- za A i dr., C. Constantin-Vallet, *avocat*,

* Jezik postupka: francuski

- za B, P. Peuvrel i X. Leuck, *avocats*,
 - za AGLP i dr., F. Sartre, *avocat*,
 - za C i dr., J. Bensaid i F. Verdier, *avocats*,
 - za francusku vladu, u početku D. Colas, J. Traband, E. Leclerc i A.-L. Desjonquères, a zatim J. Traband i E. Leclerc, i A.-L. Desjonquères, u svojstvu agenata,
 - za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju G. Palatiella i P. Pucciariella, *avvocati dello Stato*,
 - za Europsku komisiju, J.-F. Brakeland, M. Huttunen i A. C. Becker, u svojstvu agenata,
- saslušavši mišljenje nezavisne odvjetnice na raspravi održanoj 30. travnja 2020.,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 3. točke 10. i članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL 2007., L 171, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 30., str. 284.).
- 2 Taj je zahtjev upućen u okviru kaznenog postupka pokrenutog protiv društva X, proizvođača automobila, zbog toga što je na francusko tržište stavljalo motorna vozila opremljena softverom koji može izmijeniti sustav za kontrolu emisija onečišćujućih plinova ovisno o uvjetima vožnje koje je otkrio.

Pravni okvir

Međunarodno pravo

- 3 Pravilnik br. 83 Gospodarske komisije za Europu Ujedinjenih naroda (UN/ECE) – Jedinствене одредбе о homologaciji vozila s obzirom na emisiju onečišćujućih tvari u skladu sa zahtjevima za motorna goriva (SL 2006., L 375, str. 242.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11., svezak 76., str. 15.) utvrđuje tehničke uvjete za homologaciju motornih vozila.
- 4 Točkom 2.16. navedenog pravilnika određuje se:

„Za potrebe ovog Pravilnika:

[...]
- 2.16. ‚Poremećajni uređaj‘ (*defeat device*) znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovi temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora, stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja deaktiviranja funkcije nekog dijela u sustavu za smanjenje štetne emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost

sustava za smanjenje štetne emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila. Takav se konstrukcijski element ne može smatrati poremećajnim uređajem ako:

2.16.1. potreba za uređajem je opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili nezgode i radi sigurnog pogona vozila, ili

2.16.2. uređaj ne djeluje nakon pokretanja motora, ili

2.16.3. uvjeti su bitno uključeni u postupke ispitivanja tipa I. ili tipa VI.”

- 5 Iz točke 7.3.1.2. Pravilnika br. 83 UN/ECE-a proizlazi da je povrat ispušnih plinova (*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)) jedan od parametara sustava za kontrolu emisija.

Pravo Unije

Odluka 97/836/EZ

- 6 U skladu s člankom 1. Odluke Vijeća 97/836/EZ od 27. studenoga 1997. s obzirom na pristupanje Europske zajednice Sporazumu Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o prihvaćanju jednakih tehničkih propisa za vozila na kotačima, opremu i dijelove koji mogu biti ugrađeni i/ili upotrijebljeni u vozilima na kotačima i uvjetima za uzajamno priznavanje homologacija dodijeljenih na temelju tih propisa („Revidirani Sporazum iz 1958.”) (SL 1997., L 346, str. 78.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 11. svezak 122., str. 58.), Europska zajednica pristupila je tom sporazumu.

- 7 Na temelju članka 3. stavka 1. te odluke:

„U skladu s člankom 1. stavkom 5. revidiranog Sporazuma [iz 1958.], Zajednica izjavljuje, da će njezino pristupanje biti ograničeno na primjenu pravilnika UN/ECE-a navedenih u Prilogu II. ovoj Odluci.”

- 8 Među pravilnicima UN/ECE-a navedenih u tom Prilogu II. nalazi se i Pravilnik br. 83 UN/ECE-a.

Okvirna direktiva

- 9 U skladu s uvodnom izjavom 11. Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL 2007., L 263, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 35., str. 103.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 1060/2008 od 7. listopada 2008. (u daljnjem tekstu: Okvirna direktiva):

„[...] Pravilnike Ekonomskog povjerenstva Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE), kojima Zajednica pristupa u skladu s primjenom ove odluke i izmjenama Pravilnika UNECE-a kojemu je Zajednica već pristupila, [potrebno je] uvrstiti u postupak EZ homologacije vozila ili kao zahtjeve za EZ homologacijom tipa vozila ili kao alternativu postojećem zakonodavstvu Zajednice. [...]”

- 10 Člankom 34. stavkom 1. te okvirne direktive predviđa se:

„Pravilnici UNECE-a kojima je pristupila Zajednica i koji su na popisu u dijelu I. Priloga IV. i u Prilogu XI. dio su EZ homologacije vozila pod jednakim uvjetima kao i zasebne direktive i uredbe. Primjenjuju se na kategorije vozila s popisa u odgovarajućim stupcima u tablici dijela I. Priloga IV. i Priloga XI.”

11 Člankom 35. stavkom 1. prvim podstavkom navedene okvirne direktive određuje se:

„Pravilnici UNECE-a s popisa u dijelu II. Priloga IV. smatraju se jednakovrijednim odgovarajućim zasebnim direktivama ili uredbama u onoj mjeri u kojoj dijele isto područje primjene i sadržaj.”

12 Pravilnik br. 83. UN/ECE-a navodi se u Prilogu IV. Okvirnoj direktivi.

Uredba br. 715/2007

13 U skladu s uvodnom izjavom 1. i uvodnim izjavama 4. do 6. Uredbe br. 715/2007:

„(1) [...] Tehnički zahtjevi za homologaciju tipa motornih vozila s obzirom na emisije trebaju se uskladiti da bi se izbjegli zahtjevi koji se razlikuju od jedne do druge države članice i osigurala visoka razina zaštite okoliša.

[...]

(4) [...] daljnja smanjenja emisija u prijevoznom sektoru (zračnom, pomorskom i kopnenom prijevozu), u kućanstvima i energetsom, poljoprivrednom i industrijskom sektoru potrebna [su] da se dosegnu ciljevi Europske unije u pogledu kakvoće zraka. [...]

(5) Da bi se dosegli ciljevi Europske unije u pogledu kakvoće zraka, potrebni su trajni naponi za smanjenje emisija iz vozila. [...]

(6) Osobito je potrebno znatno smanjenje emisija dušikovog oksida iz dizelskih vozila za poboljšanje kakvoće zraka i zadovoljavanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari. [...]

14 Člankom 3. točkama 6. i 10. te uredbe predviđa se:

„U ovoj Uredbi i njezinim provedbenim mjerama primjenjuju se sljedeće definicije:

[...]

6. ‚emisije iz ispušne cijevi‘ znači emisija plinovitih onečišćujućih tvari i onečišćujućih čestica;

[...]

10. ‚poremećajni uređaj‘ (‚defeat device‘) znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”.

15 Člankom 4. stavcima 1. i 2. navedene uredbe određuje se:

„1. Proizvođači moraju dokazati da su sva nova vozila koja su prodana, registrirana ili stavljena u uporabu u Zajednici homologirana u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama. Proizvođači moraju također dokazati da su svi novi zamjenski uređaji za kontrolu onečišćenja za koje se zahtijeva homologacija tipa i koji se prodaju ili stavljaju u uporabu u Zajednici homologirani u skladu s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

Te obveze uključuju zadovoljavanje graničnih vrijednosti za emisije utvrđenih u Prilogu I. i provedbenih mjera iz članka 5.

2. Proizvođači su odgovorni da su postupci homologacije tipa ispunjeni prilikom provjeravanja sukladnosti proizvodnje, trajnosti uređaja za kontrolu onečišćenja i sukladnosti u uporabi.

Osim toga, tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija iz ispušne cijevi i emisija ishlapljivanjem, u skladu s ovom Uredbom, tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe. [...]

[...]”

16 Člankom 5. stavcima 1. i 2. Uredbe br. 715/2007 predviđa se:

„1. Proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu da je sukladno s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

2. Uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena je. Zabrana se ne primjenjuje kad:

(a) je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila;

(b) uređaj nakon pokretanja motora više ne djeluje;

ili

(c) su uvjeti u osnovi uključeni u postupke ispitivanja za provjeravanje emisija isparavanjem i prosječnih emisija iz ispušne cijevi.”

17 U Prilogu I. toj uredbi, naslovljenoj „Granične vrijednosti emisija”, predviđaju se, među ostalim, granične vrijednosti emisija dušikovog oksida.

Uredba (EZ) br. 692/2008

18 Člankom 1. Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 (SL 2008., L 199, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 24., str. 133.) predviđa se:

„Ova Uredba utvrđuje mjere za provedbu članaka 4., 5. i 8. Uredbe (EZ) br. 715/2007.”

19 U skladu s člankom 2. točkom 18. Uredbe br. 692/2008:

„U smislu ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

[...]

18. „sustav kontrole emisije” znači, u kontekstu OBD sustava [sustavi ugrađene dijagnostike], elektroničku upravljačku jedinicu motora i svaki drugi sastavni dio povezan s emisijama iz ispušnog sustava ili emisijama isparavanjem koji daje ulazni signal upravljačkoj jedinici ili od nje prima izlazni signal”.

- 20 U Prilogu III. navedenoj uredbi, naslovljenom „Provjera prosječnih emisija iz ispušene cijevi pri okolnim uvjetima (ispitivanje tipa 1.)”, određuje se:

„1. Uvod

Ovim se Prilogom propisuju postupak ispitivanja tipa 1. za provjeru prosječnih emisija iz ispušne cijevi pri okolnim uvjetima.

[...]”

- 21 U Prilogu XI. Uredbe br. 692/2008, naslovljenom „Sustavi ugrađene dijagnostike (OBD) za motorna vozila”, predviđa se, u Dodatku 2., koji se odnosi na „[b]itne značajke porodice vozila”:

„[...]

Sustav kontrole emisije:

[...]

– povrat ispušnih plinova (npr. s ili bez).

[...]”

Francusko pravo

- 22 Člankom L. 213-1 code de la consommation (Zakonik o potrošnji), u verziji primjenjivoj do 18. ožujka 2014., predviđalo se:

„Kaznom zatvora od najmanje dvije godine i novčanom kaznom od najmanje 35 000 eura, ili samo jednom od tih dviju kazni, kaznit će se svatko tko, bez obzira na to je li ugovorna strana, ugovaratelja na bilo koji način ili bilo kojim postupanjem, čak i posredstvom treće strane, prevari ili pokuša prevariti:

1° u pogledu načelno korisne prirode, vrste, podrijetla, bitnih značajki, sastava ili sadržaja bilo koje robe;

2° u pogledu količine isporučenih stvari ili njihova identiteta isporukom robe koja se razlikuje od određene stvari koja je bila predmet ugovora;

3° u pogledu prikladnosti za uporabu, rizika povezanih s uporabom proizvoda, provedenih kontrola, načina uporabe ili mjera opreza.”

- 23 Člankom L. 213-1 tog zakonika, u verziji primjenjivoj od 19. ožujka 2014. do 30. lipnja 2016., određivalo se:

„Kaznom zatvora od najmanje dvije godine i novčanom kaznom od 300 000 eura kaznit će se svatko tko, bez obzira na to je li ugovorna strana, ugovaratelja na bilo koji način ili bilo kojim postupanjem, čak i posredstvom treće strane, prevari ili pokuša prevariti:

1° u pogledu načelno korisne prirode, vrste, podrijetla, bitnih značajki, sastava ili sadržaja bilo koje robe;

2° u pogledu količine isporučениh stvari ili njihova identiteta isporukom robe koja se razlikuje od određene stvari koja je bila predmet ugovora;

3° u pogledu prikladnosti za uporabu, rizika povezanih s uporabom proizvoda, provedenih kontrola, načina uporabe ili mjera opreza.”

Iznos novčane kazne može iznositi, proporcionalno koristi proizašoj iz povrede, do 10 % prosječnog godišnjeg prometa, izračunanog na temelju tri posljednja godišnja prometa poznata na dan nastanka činjenica.”

24 Člankom L. 213-2 navedenog zakonika, u verziji primjenjivoj do 18. ožujka 2014., određivalo se:

„Kazne predviđene člankom L.213-1 udvostručuju se:

1° ako je zbog kaznenih djela predviđenih navedenim člankom upotreba robe postala opasna za zdravlje ljudi ili životinja;

2° ako su kazneno djelo ili pokušaj kaznenog djela koji su predviđeni člankom L. 213-1 počinjeni:

(a) upotrebom utega, mjera i drugih lažnih ili netočnih instrumenata;

(b) primjenom radnji ili postupaka kojima se nastoje narušiti aktivnosti analize ili doziranja, vaganja ili mjerenja, ili kojima se prijevarom nastoje izmijeniti sastav, težina ili količina robe, uključujući prije tih aktivnosti;

(c) konačno, upotrebom lažnih informacija kojima se nastoji uvjeriti u prethodnu i točnu aktivnost.”

25 Člankom L. 213-2 tog zakonika, u verziji primjenjivoj od 19. ožujka 2014. do 30. lipnja 2016., predviđalo se:

„I.- Kazne predviđene člankom L.213-1 iznose pet godina kazne zatvora i 600 000 eura novčane kazne ako su kazneno djelo ili pokušaj kaznenog djela koji su predviđeni istim člankom L-213-1 počinjeni:

1° upotrebom utega, mjera i drugih lažnih ili netočnih instrumenata;

2° primjenom radnji ili postupaka kojima se nastoje narušiti aktivnosti analize ili doziranja, vaganja ili mjerenja, ili kojima se prijevarom nastoje izmijeniti sastav, težina ili količina robe, uključujući prije tih aktivnosti;

3° upotrebom lažnih informacija kojima se nastoji uvjeriti u prethodnu i točnu aktivnost.

II.- Kazne predviđene člankom L.213-1 iznose sedam godina kazne zatvora i 750 000 eura novčane kazne ako su kazneno djelo ili pokušaj kaznenog djela koji su predviđeni istim člankom L.213-1:

1° imali za posljedicu to da je upotreba robe postala opasna za zdravlje ljudi ili životinja;

2° počinjeni u sastavu zločinačkog udruženja.

III.- Novčane kazne predviđene ovim člankom mogu iznositi, proporcionalno koristi proizašoj iz povrede, do 10 % prosječnog godišnjeg prometa, izračunanog na temelju tri posljednja godišnja prometa poznata na dan nastanka činjenica.”

26 U skladu s člankom L. 213-6 Zakonika o potrošnji:

„Pravnim osobama koje se smatra odgovornima, u uvjetima predviđenima člankom 121-2 [code penal (Kazneni zakonik)], za kaznena djela definirana u člancima L.213-1 do L.213-4 izriču se, osim novčane kazne u skladu s pravilima iz članka 131-38 Kaznenog zakonika, kazne predviđene člankom 131-39 stavcima 2. do 9. istog zakonika.

Zabrana iz članka 131-39 stavka 2. Kaznenog zakonika odnosi se na djelatnost čijim je obavljanjem ili prilikom čijeg je obavljanja kazneno djelo počinjeno.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 27 Društvo X proizvođač je automobila koji na francuskom državnom području stavlja na tržište motorna vozila. Iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da se tom društvu stavlja na teret da je na tom državnom području stavilo u promet vozila opremljena softverom koji može prepoznati fazu homologacije tih vozila s ciljem utjecanja na rezultate kontrole emisije onečišćujućih plinova, posebice dušikova oksida (NO_x), koja se provodi u toj fazi.
- 28 Vice-président du conseil régional d’Île-de-France (Potpredsjednik regionalnog vijeća Île-de-France, Francuska) zadužen za promet, prijavio je 28. rujna 2015. pred procureur de Paris (državni odvjetnik u Parizu, Francuska) djelovanja društva X koja se odnose na stavljanje na tržište vozila opremljenih tim softverom.
- 29 Državni odvjetnik u Parizu obratio se 2. listopada 2015. u pogledu tih djelovanja, koja je kvalificirao kao „tešku prijevaru”, Officeu central de lutte contre les atteintes a’ l’environnement et a’ la santé publique (Središnji ured za borbu protiv onečišćenja okoliša i ugrožavanja javnog zdravlja, Francuska) te je tražio istragu o uvjetima stavljanja u promet predmetnih vozila na francuskom tržištu.
- 30 Usporedno je ministre de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie (ministrica zaštite okoliša, održivog razvoja i energije, Francuska) zatražila od Service National des Enquêtes (Nacionalno istražno tijelo, Francuska; u daljnjem tekstu: SNE) pri Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (Glavna uprava za tržišno natjecanje, potrošnju i suzbijanje prijevara, Francuska) pokretanje istrage kako bi se utvrdilo jesu li vozila stavljena na tržište na francuskom području bila opremljena takvim softverom.
- 31 U okviru djelomične homologacije u pogledu emisija onečišćujućih tvari vozila se ispituju u skladu s protokolom čiji su parametri određeni propisima, osobito praćeni profil brzine, temperatura, pretkondicioniranje vozila. Profil brzine koji se upotrebljava za homologacijsko ispitivanje naziva se *New European Driving Cycle* (u daljnjem tekstu: NEDC), provodi se u laboratoriju i sastoji se od ponavljanja četiriju ciklusa gradske vožnje nakon kojih slijedi jedan ciklus izvangradske vožnje. Time se omogućuje da se provjeri je li količina ispuštenog NO_x manja od najvišeg praga predviđenog u Prilogu I. Uredbi br. 715/2007.
- 32 Ventil za povrat ispušnih plinova (u daljnjem tekstu: ventil EGR) jedna je od tehnologija kojima se koriste proizvođači automobila, među kojima je i društvo X, kako bi kontrolirali i smanjili emisije NO_x koje nastaju zbog nepotpunog sagorijevanja goriva.
- 33 Otvaranjem ventila EGR omogućuje se prijelaz ispušnih plinova u usisni kolektor kako bi se postiglo ponovno sagorijevanje tih plinova i njihovo hlađenje zahvaljujući izmjenjivaču topline. Upravljačko računalo motora kontrolira ventil EGR i ono označava računalni sustav ugrađen u vozilo koji elektronički upravlja različitim funkcijama u potonjem vozilu, kao što su funkcije koje se odnose na upravljanje motorom, prijenos ili sigurnost. Otvaranje ventila EGR u stvarnom vremenu kontrolira

računalo koje šalje upute pokretaču tog ventila, ovisno o informacijama koje prikupe različiti senzori, osobito o brzini, temperaturi motora ili temperaturi zraka. Stoga je učinkovitost pročišćavanja povezana s otvaranjem tog ventila kojim upravlja izvorni kôd softvera ugrađenog u računalo.

- 34 SNE je svojem izvješću priložio testiranja i ispitivanja koja je proveo Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle (u daljnjem tekstu: UTAC), jedino tijelo u Francuskoj koje je ovlašteno provoditi homologacijska ispitivanja vozila. Ta testiranja, čija je svrha bila istražiti može li se utvrditi sumnja na prijevaru prilikom ekotestova, pokazala su da su kod određenih vozila društva X koja su ispitana emisije NOx bile 2, 3,2, 3,4 ili 3,6 puta više, ovisno o vozilima, u odnosu na vrijednosti utvrđene u fazi njihove homologacije.
- 35 Na temelju dodatnih ispitivanja u pogledu triju vozila tog društva, koja je na zahtjev ministarstva zaštite okoliša, održivog razvoja i energije proveo Institut Français du Pétrole Energie Nouvelle (Francuski institut za naftu i nove energije, Francuska; u daljnjem tekstu: IFPEN), također je utvrđeno da su emisije NOx bile niske kad je otkrivena faza homologacije, zahvaljujući znatno većem otvaranju ventila EGR.
- 36 Na otvorenom saslušanju održanom 16. listopada 2015., predsjednik francuskog društva kćeri društva X naveo je da nije bio obaviješten o operativnom mehanizmu tog softvera i njegovoj prijevarnoj prirodi te je pojasnio da će vozila u koja je taj softver ugrađen biti opozvana radi ažuriranja navedenog softvera.
- 37 Odvjetnički ured je 15. i 18. prosinca 2015., na zahtjev društva X, istražiteljima dostavio dokument kojim se nastoji dokazati da se sustav EGR ne može smatrati „poremećajnim uređajem” u smislu Uredbe br. 715/2007.
- 38 Nakon te istrage, državni odvjetnik pokrenuo je 19. veljače 2016. postupak pred trima istražnim sucima tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu). U optužnici se društvu X predbacuje da je od 1. rujna 2009. na francuskom državnom području varalo kupce vozila opremljenih dizelskim motorima generacije Euro 5 i Euro 6 u pogledu bitnih značajki navedenih vozila, zbog toga što se u njima nalazio poremećajni uređaj protivan Uredbi br. 715/2007, i u pogledu provedenih kontrola, uz otegotnu okolnost da je zbog tih činjenica upotreba robe postala opasna za zdravlje ljudi ili životinja.
- 39 Istražni suci tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu) naložili su sudsko vještačenje kako bi se istražili rezultati ispitivanja koja je provelo upravno tijelo, odnosno kontrole koje su proveli UTAC i IFPEN, te izvršile sve druge tehničke analize u okviru kojih će se opisati mehanizam softvera o kojem je riječ i otkriti njegovi učinci na povećanje emisija NOx iz vozila opremljenih tim softverom. U svojem izvješću podnesenom 26. travnja 2017., vještak je ocijenio da u predmetnim vozilima postoji uređaj koji omogućuje otkrivanje postupka homologacije, prilagodbu rada sustava povrata sagorjelih plinova za potrebe te homologacije i smanjenje emisija dušikovih oksida za potrebe tog postupka. Smatrao je da se njihovim sustavima za kontrolu emisija manipuliralo s ciljem postizanja većeg otvaranja ventila EGR u trenutku otkrivanja faze homologacije. Smanjenje otvaranja tog ventila u uobičajenim uvjetima uporabe tih vozila smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije te se stoga odražava povećanjem emisija NOx.
- 40 Prema mišljenju vještaka, da je funkcioniranje ventila EGR u uobičajenim uvjetima uporabe bilo istovjetno funkcioniranju utvrđenom tijekom postupaka homologacije, predmetna vozila proizvela bi znatno manje NOx, potrošnja i snaga bile bi im umanjene, a održavanje bi bilo češće i skuplje. Zahvaljujući manipulaciji koja se provodi, vozila imaju veću mogućnost ubrzanja, veću snagu, manju zaprljanost usisnih kolektora, ventila i komore za izgaranje, što pridonosi vijeku trajanja i pouzdanosti motora. Stoga, da nije bilo te manipulacije, predmetna vozila ne bi bila homologirana.

- 41 Društvo X pozvano je 28. ožujka 2017. pred istražne suce tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu). Budući da je imalo status osumnjičenika, to je društvo odbilo odgovoriti na pitanja koja su mu postavljena. Pravosudna tijela države članice sjedišta društva X također su odbila prosljediti elemente istrage koje su zatražili istražni suci. Osim toga, u okviru ove sudske istrage više od 1200 osoba postavilo je imovinskopravni zahtjev.
- 42 Budući da istražni suci tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu) navode da uređaji koji omogućuju utjecaj na funkciju sustava za kontrolu emisije vozilâ mogu imati različite oblike, važno je pojasniti što obuhvaća pojam „poremećajni uređaj” u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, s obzirom na to da se taj pojam u toj odredbi definira uporabom više pojmova koji još nisu bili predmet tumačenja Suda.
- 43 Budući da se kvalifikacija prijevare, kako je predviđena u okviru kaznene istrage o kojoj je riječ u glavnom postupku, temelji na kvalifikaciji „poremećajnog uređaja” u smislu članka 3. točke 10. i članka 5. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 715/2007, istražni suci tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu) smatraju da je tumačenje tih odredbi nužno za donošenje odluke o eventualnom provođenju istrage nad društvom X i upućivanju predmeta sudu nadležnom za donošenje presude na kraju istrage.
- 44 U tim su okolnostima istražni suci tribunala de grande instance de Paris (Okružni sud u Parizu) odlučili prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Tumačenje pojma ‚dio koji je konstruiran’
- (a) Što obuhvaća pojam ‚dio koji je konstruiran’ naveden u članku 3. točki 10. Uredbe [...] br. 715/2007, kojim se definira poremećajni uređaj (*defeat device*)?
 - (b) Može li se program ugrađen u upravljačko računalo motora ili, općenitije, program koji djeluje na to računalo smatrati ‚dijelom koji je konstruiran’ u smislu tog članka?
2. Tumačenje pojma ‚sustav za kontrolu emisije’
- (a) Što obuhvaća pojam ‚sustav za kontrolu emisije’ naveden u članku 3. točki 10. Uredbe br. 715/2007, kojim se definira poremećajni uređaj (*defeat device*)?
 - (b) Obuhvaća li taj ‚sustav za kontrolu emisije’ samo tehnologije i strategije kojima se nastoji obraditi i smanjiti emisije (osobito [emisije] NOx) nakon njihova nastanka ili uključuje i različite tehnologije i strategije koje omogućavaju ograničavanje same njihove proizvodnje, kao što je tehnologija EGR?
3. Tumačenje pojma ‚poremećajni uređaj’ (*defeat device*)
- (a) Je li uređaj koji, za potrebe povećanja aktiviranja ili modulacije funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije tijekom postupaka homologacije predviđenih Uredbom [...] br. 715/2007, a stoga i za potrebe dobivanja homologacije za vozilo, ustanovljuje svaki parametar povezan s odvijanjem tih postupaka, ‚poremećajni uređaj’ u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007?
 - (b) U slučaju potvrdnog odgovora, je li taj poremećajni uređaj [...] zabranjen na temelju odredbi članka 5. stavka 2. Uredbe br. 715/2007?
 - (c) Može li se uređaj kao što je onaj opisan [u trećem pitanju u točki (a)] kvalificirati kao ‚poremećajni uređaj’ ako je povećanje aktiviranja sustava za kontrolu emisije učinkovito, ne samo tijekom postupaka homologacije, nego i na *ad hoc* osnovi, kada u stvarnoj vožnji nastanu isti uvjeti poput onih otkrivenih za povećanje modulacije sustava za kontrolu emisije tijekom postupaka homologacije?
4. Tumačenje iznimaka predviđenih člankom 5. [Uredbe br. 715/2007]
- (a) Što obuhvaćaju tri iznimke predviđene člankom 5. stavkom 2. Uredbe [...] br. 715/2007?

- (b) Može li se zabrana poremećajnog uređaja [...], kojim se upravo tijekom postupaka homologacije povećava aktiviranje ili modulacija funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, odbaciti na temelju jednog od triju razloga navedenih u članku 5. stavku 2. [te uredbe]?
- (c) Je li usporavanje starenja ili onečišćenja motora dio zahtjeva ,zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode' ili ,sigurnog djelovanja vozila' kojima se može opravdati postojanje poremećajnog uređaja u smislu članka 5. stavka 2. točke (a) [navedene uredbe]?"

O prethodnim pitanjima

Dopuštenost

- 45 Društvo X ističe nedopuštenost zahtjeva za prethodnu odluku s obzirom na to, kao prvo, da odgovor Suda na upućena pitanja nije nužan da bi sud koji je uputio zahtjev mogao odlučiti u glavnom postupku. U tom pogledu, društvo ističe da odgovor Suda ne može utjecati na kvalifikaciju sastavnih elemenata kaznenog djela teške prijevare u francuskom kaznenom pravu koje mu se stavlja na teret.
- 46 Kao drugo, društvo X smatra da činjenica da kvalifikacija povrede ovisi o tumačenju Uredbe br. 715/2007 ima za posljedicu povredu načela zakonitosti kaznenih djela i kazni.
- 47 Kao treće, društvo X tvrdi da pred sudom koji je uputio zahtjev trenutno ne postoji nikakav spor u vezi s postavljenim pitanjima, tako da su ta pitanja samo hipotetska. Budući da to društvo nije zauzelo stajalište o tim pitanjima, ona su samo obični zahtjev za davanje savjetodavnog mišljenja o pravilima prava Unije.
- 48 Kao četvrto, postavljena pitanja nisu bila raspravljena među strankama, čime se povređuje načelo dobrog sudovanja.
- 49 Kao peto, iako postavljena pitanja odražavaju stajalište suda koji je uputio zahtjev, društvo X smatra da se u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku ne navode dovoljno jasni razlozi zbog kojih taj sud smatra da je tumačenje odredbi Uredbe br. 715/2007 korisno za rješavanje glavnog postupka ni veza koja postoji između tog tumačenja i tog postupka. U tom pogledu, to je društvo također pojasnilo da su prethodna pitanja postavljena preuranjeno s obzirom na to da se činjenični okvir u toj fazi istrage nije dovoljno precizno utvrdio.
- 50 U tom pogledu valja podsjetiti na to da je, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u okviru suradnje između njega i nacionalnih sudova uspostavljene u članku 267. UFEU-a isključivo na nacionalnom sudu pred kojim se vodi postupak i koji mora preuzeti odgovornost za sudsku odluku koja će biti donesena da, uvažavajući posebnosti predmeta, ocijeni nužnost prethodne odluke za donošenje svoje presude i relevantnost pitanja koja postavlja Sudu. Posljedično, kad se postavljena pitanja odnose na tumačenje prava Unije, Sud je u pravilu dužan odgovoriti na njih (presuda od 24. studenoga 2020., Openbaar Ministerie (Krivotvorenje isprava), C-510/19, EU:C:2020:953, t. 25. i navedena sudska praksa).
- 51 Iz navedenog proizlazi da pitanja koja se odnose na pravo Unije uživaju pretpostavku relevantnosti. Sud može odbiti odgovoriti na prethodno pitanje nacionalnog suda samo ako je očito da zatraženo tumačenje prava Unije nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom glavnog postupka, ako je problem hipotetski ili ako Sud ne raspolaže činjeničnim i pravnim elementima potrebnima da bi mogao dati koristan odgovor na postavljena pitanja (presuda od 24. studenoga 2020., Openbaar Ministerie (Krivotvorenje isprava), C-510/19, EU:C:2020:953, t. 26. i navedena sudska praksa).

- 52 U ovom slučaju najprije valja utvrditi da odluka kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku sadržava obrazložen prikaz pravnog i činjeničnog okvira glavnog postupka kao i razloge zbog kojih je sud koji je uputio zahtjev smatrao da je odgovor na pitanja postavljena u tom sporu nužan kako bi donio svoju odluku.
- 53 Iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku također proizlazi da kvalifikacija „teške prijevare” predviđene nacionalnim pravom za djela poput onih koja se stavljaju na teret društvu X ovisi o odgovoru na pitanje može li se softver o kojem je riječ u glavnom postupku smatrati „poremećajnim uređajem” u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, čija je uporaba zabranjena na temelju članka 5. stavka 2. te uredbe.
- 54 U tim se okolnostima ne može smatrati da zatraženo tumačenje prava Unije nema nikakve veze s činjeničnim stanjem i predmetom spora u glavnom postupku.
- 55 Nadalje, što se tiče utvrđenja sastavnih elemenata kaznenog djela teške prijevare u francuskom kaznenom pravu, valja podsjetiti da se argumentacijom koju je u tom pogledu iznijelo društvo X ne može oboriti presumpcija relevantnosti navedena u točki 51. ove presude, s obzirom na to da su u okviru postupka iz članka 267. UFEU-a tumačenje nacionalnog prava i ispitivanje uvjeta koji su njime predviđeni u isključivoj nadležnosti suda koji je uputio zahtjev (presuda od 13. studenoga 2018., Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, t. 24. i navedena sudska praksa).
- 56 To vrijedi i za argumentaciju društva X koja se odnosi na načelo zakonitosti kaznenih djela i kazni. Naime, Uredbom br. 715/2007 ne uvode se kaznenopravne sankcije, tako da to načelo nije relevantno za ocjenu dopuštenosti predmetnog zahtjeva za prethodnu odluku.
- 57 Naposljetku, ne može se prihvatiti argumentacija društva X prema kojoj postavljena prethodna pitanja nisu bila raspravljena među strankama s obzirom na to da u skladu s člankom 267. UFEU-a podnošenje zahtjeva Sudu nije uvjetovano kontradiktornošću postupka pred sudom koji je uputio zahtjev (presuda od 16. srpnja 2020., Governo della Repubblica italiana (Status talijanskih mirovnih sudaca), C-658/18, EU:C:2020:572, t. 63.).
- 58 Stoga je zahtjev za prethodnu odluku dopušten.

Meritum

Prvo pitanje

- 59 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da softver ugrađen u upravljačko računalo motora ili softver koji djeluje na to računalo predstavlja „dio koji je konstruiran” u smislu te odredbe.
- 60 Člankom 3. točkom 10. Uredbe br. 715/2007 određuje se da „poremećajni uređaj’ [...] znači svaki dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila, brzinu vrtnje motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u cjevovodu, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”.
- 61 Iz te odredbe proizlazi da se njome ne definira pojam „dio koji je konstruiran”.

- 62 U tom pogledu, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, utvrđivanje značenja i dosega pojmova za koje pravo Unije ne daje nikakvu definiciju treba provesti u skladu s njihovim uobičajenim smislom u jeziku koji se u danom trenutku koristi, uzimajući u obzir kontekst u kojem se oni koriste i ciljeve postavljene propisom kojem pripadaju (presuda od 1. listopada 2020., Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, t. 29.).
- 63 Kao prvo, valja istaknuti da pojam „dio koji je konstruiran” u svojem uobičajenom smislu označava predmet koji je proizveden kako bi bio dio funkcionalnog sklopa.
- 64 Kao drugo, iz članka 3. točke 10. te uredbe proizlazi da pojam „poremećajni uređaj” iz te odredbe označava „svaki” dio koji je konstruiran. U tom pogledu, poput francuske vlade i Komisije, valja smatrati da takva definicija poremećajnog uređaja stoga daje širok opseg pojmu „dio koji je konstruiran”, koji obuhvaća mehaničke dijelove i elektroničke elemente koji upravljaju aktivacijom takvih dijelova ako oni djeluju na funkcioniranje sustava kontrole emisija i smanjuju njegovu učinkovitost.
- 65 U ovom slučaju iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da otvaranje ventila EGR u stvarnom vremenu kontrolira jedno od upravljačkih računala motora koje čini računalni sustav ugrađen u vozilo. Stoga, ovisno o informacijama koje prikupe različiti senzori, osobito o brzini ili temperaturi motora, to upravljačko računalo šalje upute pokretaču ventila EGR. Učinkovitost pročišćavanja povezana je s otvaranjem tog ventila kojim upravlja izvorni kôd softvera ugrađenog u upravljačko računalo.
- 66 Posljedično, ako softver djeluje na funkcioniranje sustava kontrole emisija i smanjuje njegovu učinkovitost, poput softvera o kojem je riječ u glavnom postupku i koji je ugrađenu upravljačko računalo motora, tada on predstavlja „dio koji je konstruiran” u smislu članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007.
- 67 To prošireno tumačenje pojma „dio koji je konstruiran” potvrđuje se ciljem koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 715/2007, a to je, kao što proizlazi iz uvodne izjave 6. te uredbe, znatno smanjenje emisija NOx iz dizelskih vozila za poboljšanje kakvoće zraka i zadovoljavanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari.
- 68 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti da članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da softver ugrađen u upravljačko računalo motora ili softver koji djeluje na to računalo predstavlja „dio koji je konstruiran” u smislu te odredbe, ako taj softver djeluje na funkcioniranje sustava kontrole emisija i smanjuje njegovu učinkovitost.

Drugo pitanje

- 69 Sud koji je uputio zahtjev svojim drugim pitanjem u biti pita treba li članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da pojam „sustav za kontrolu emisije” u smislu te odredbe obuhvaća samo tehnologije i strategije „za naknadnu obradu ispušnih plinova”, kojima se emisije smanjuju naknadno, odnosno nakon njihova nastanka, ili pak one koje, poput sustava EGR, omogućuju ograničavanje njihove proizvodnje, odnosno njihova nastanka.
- 70 Najprije valja podsjetiti da postoje dvije strategije koje proizvođači mogu primijeniti u svojim dizelskim vozilima kako bi smanjili emisije onečišćujućih tvari. S jedne strane, postoji strategija koja je „ugrađena u motor”, poput sustava EGR, koja se svodi na smanjenje stvaranja onečišćujućih tvari u samom motoru i, s druge strane, strategija „za naknadnu obradu ispušnih plinova”, koja se sastoji od obrade emisija ispušnih plinova nakon njihova nastanka.

- 71 U Uredbi br. 715/2007 ne definira se, kao takav, pojam „sustav za kontrolu emisija”, nego se u njezinoj preambuli podsjeća na to da je, s obzirom na cilj smanjenja emisija koji se tom uredbom želi postići, potrebno predvidjeti uređaje za mjerenje i, posljedično, kontrolu emisija prilikom uporabe vozila.
- 72 Prema ustaljenoj sudskoj praksi navedenoj u točki 62. ove presude, utvrđivanje značenja i dosega pojmova za koje pravo Unije ne daje nikakvu definiciju treba provesti u skladu s njihovim uobičajenim smislom u jeziku koji se u danom trenutku koristi, uzimajući u obzir kontekst u kojem se oni koriste i ciljeve postavljene propisom kojem pripadaju.
- 73 Najprije treba istaknuti da „sustav za kontrolu emisije”, u doslovnom smislu, čini sastavni dio vozila koji je namijenjen kontroli njegovih emisija.
- 74 U tom pogledu, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je sustav EGR uređaj čiji je jedini cilj smanjiti i stoga kontrolirati emisije NOx. Slijedom toga, iz članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007 ne može se zaključiti da takav uređaj ne bi mogao, u tehničkom smislu, činiti dio sustava za kontrolu emisije s obzirom na to da omogućuje kontrolu volumena emisija NOx u skladu s prethodno utvrđenim parametrima.
- 75 Nadalje, to se tumačenje potvrđuje kontekstom članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007. Tu odredbu, koja se nalazi u poglavlju I. te uredbe posvećenom predmetu, području primjene i definicijama te uredbe, treba ispitati s obzirom na različite odredbe te uredbe kao i zakonski okvir za homologaciju motornih vozila u Uniji čiji je ta uredba dio.
- 76 U tom pogledu valja podsjetiti da se u dijelu I. Priloga IV. Okvirnoj direktivi navode zakonodavni akti kojima se predviđaju osnovni uvjeti koji trebaju biti ispunjeni kako bi se odobrila homologacija tipa motornog vozila. Uredba br. 715/2007 nalazi se u tom prilogu i u njezinu se članku 5. predviđa da proizvođač oprema vozila tako da su sastavni dijelovi koji bi mogli utjecati na emisije konstruirani, proizvedeni i sastavljeni tako da u uobičajenoj uporabi omogućuju vozilu da je sukladno s tom uredbom i njezinim provedbenim mjerama. Što se tiče kontrole emisija, tim se člankom propisuju posebni tehnički zahtjevi koji su utvrđeni Uredbom br. 692/2008. U potonjoj se pak uredbi u pogledu određenih tehničkih zahtjeva u vezi s homologacijom tipa vozila upućuje na Pravilnik br. 83. UN/ECE-a.
- 77 Što se tiče, kao prvo, Uredbe br. 715/2007, u njezinu se članku 4. stavku 2. predviđa da tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija, osobito iz ispušne cijevi, tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe. U tom se pogledu člankom 3. točkom 6. te uredbe određuje da pojam „emisije iz ispušne cijevi” znači emisija plinovitih onečišćujućih tvari i onečišćujućih čestica”.
- 78 U tim se odredbama stoga utvrđuje samo cilj koji proizvođači moraju postići, a to je ograničiti emisije iz ispušne cijevi, ali se pritom pobliže ne određuje način postizanja tog cilja.
- 79 Slijedom toga, članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007, koji se ispituje s obzirom na druge odredbe te uredbe, treba tumačiti na način da pojam „sustav za kontrolu emisija” ne isključuje tehnologije i strategiju koje omogućuju ograničavanje njihove proizvodnje, odnosno njihova nastanka.
- 80 Kao drugo, valja istaknuti da se Pravilnik br. 83 UN/ECE-a, a osobito njegov članak 2.16., također odnose na pojam „sustav za smanjenje štetne emisije” a da se pritom ne pojašnjava upućuje li se tim pojmom na mjere koje su donesene radi obrade emisija nakon njihova nastanka ili na mjere namijenjene ograničavanju njihova nastanka.

- 81 Naime, u toj se odredbi definira „poremećajni uređaj” na sličan način kao u članku 3. točki 10. Uredbe br. 715/2007. Slijedom toga, iz tog članka 2.16. ne može se zaključiti da „sustav za smanjenje štetne emisije” u smislu tog članka obuhvaća samo tehnologije i strategiju kojima se smanjuju emisije ispušnih plinova nakon njihova nastanka, a ne one tehnologije i strategiju namijenjene ograničavanju njihova nastanka.
- 82 K tomu, u točki 7.3.1.2. Uredbe br. 83 UN/ECE-a, naslovljenoj „Sustav za smanjivanje onečišćenja”, navodi se da je sustav EGR jedan od tih parametara. Stoga iz tih odredbi proizlazi da je sustav EGR obuhvaćen pojmom „sustav za smanjenje štetne emisije”.
- 83 Kao treće, iako Uredba br. 692/2008 u svojem članku 2. stavku 18. određuje da „sustav kontrole emisije” znači, u kontekstu OBD sustava, elektroničku upravljačku jedinicu motora i svaki drugi sastavni dio povezan s emisijama iz ispušnog sustava ili emisijama isparavanjem koji daje ulazni signal upravljačkoj jedinici ili od nje prima izlazni signal” i iako ta uredba sadržava brojne odredbe o različitim sustavima obrade emisija u ispušnom sustavu vozilâ te ih kvalificira kao „sustav kontrole emisije”, u toj se uredbi u istom dijelu navode i sustavi ugrađeni u motor čiji je cilj ograničiti nastanak emisija. U tom pogledu, u Dodatku 2. Prilogu XI. toj uredbi na popisu sustava za kontrolu emisija izričito se navodi povrat ispušnih plinova. Doista, to je svrha sustava EGR.
- 84 Osim toga, valja podsjetiti da se u postupcima odobrenja po tipu motornih vozila razina emisije uvijek mjeri na izlazu iz ispušne cijevi, kao što to proizlazi iz Priloga 3. Uredbi br. 692/2008. Stoga se strategija kojom se smanjuju emisije ispušnih plinova nakon njihova nastanka ne može razlikovati od strategije namijenjene ograničavanju njihova nastanka.
- 85 Tako iz konteksta članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007 proizlazi da pojam „sustav za kontrolu emisije” obuhvaća one tehnologije i strategiju ugrađene u motor vozila kojima se nastoje smanjiti emisije nakon njihova nastanka kao i one kojima se nastoji ograničiti nastanak tih emisija.
- 86 Naposljetku, takvo se tumačenje potvrđuje i ciljem koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 715/2007, a to je osigurati visoku razinu zaštite okoliša.
- 87 Naime, kao što se to navodi u uvodnoj izjavi 1. Uredbe br. 715/2007, tehnički zahtjevi za homologaciju tipa motornih vozila s obzirom na emisije trebaju se uskladiti osobito kako bi se zajamčio taj cilj. Osim toga, u uvodnoj izjavi 5. te uredbe navodi se da su za dostizanje ciljeva Unije u pogledu kakvoće zraka potrebni trajni naponi za smanjenje emisija iz vozila. U uvodnoj izjavi 6. te uredbe pojašnjava se da je osobito potrebno znatno smanjenje emisija NO_x iz dizelskih vozila za poboljšanje kakvoće zraka i zadovoljavanje graničnih vrijednosti za onečišćujuće tvari.
- 88 U članku 4. Uredbe br. 715/2007 proizvođaču se nalaže da dokaže da tehničke mjere koje je poduzeo osiguravaju učinkovito ograničenje emisija, osobito emisija iz ispušne cijevi, i to tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe.
- 89 Slijedom toga, tumačenje pojma „sustav za kontrolu emisije” iz članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, prema kojem taj izraz obuhvaća one tehnologije i strategiju ugrađene u motor vozila kojima se nastoje smanjiti emisije nakon njihova nastanka kao i one kojima se nastoji ograničiti nastanak tih emisija, u skladu je s ciljem koji se nastoji ostvariti tom uredbom. Naime, kao što je to nezavisna odvjetnica istaknula u točki 106. svojeg mišljenja, ograničenje opsega tog pojma samo na tehnologije i strategiju kojima se emisije ispušnih plinova smanjuju nakon njihova nastanka oduzelo bi Uredbi br. 715/2007 znatan dio njezina korisna učinka.

90 S obzirom na prethodna razmatranja, na drugo pitanje valja odgovoriti da članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da pojam „sustav za kontrolu emisije” u smislu te odredbe obuhvaća tehnologije i strategije „za naknadnu obradu ispušnih plinova”, kojima se emisije smanjuju naknadno, odnosno nakon njihova nastanka, kao i one koje, poput sustava EGR, omogućuju ograničavanje njihove proizvodnje, odnosno njihova nastanka.

Treće pitanje, točke (a) i (c)

91 Svojim trećim pitanjem točkama (a) i (c) sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da je „poremećajni uređaj” u smislu te odredbe uređaj koji otkriva sve parametre vezane za provođenje postupaka homologacije koji su propisani tom uredbom kako bi se tijekom tih postupaka poboljšala učinkovitost sustava za kontrolu emisije i tako provela homologacija vozila, čak i ako se takvo poboljšanje na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima uporabe vozila.

92 Valja podsjetiti da se u okviru djelomične homologacije u pogledu emisija onečišćujućih tvari vozila ispituju u skladu s profilom brzine NEDC, koji se provodi u laboratoriju i koji se sastoji od ponavljanja četiriju ciklusa gradske vožnje nakon kojih slijedi jedan ciklus izvangradske vožnje. Taj profil osobito omogućuje da se provjeri je li količina ispuštenog NOx manja od praga predviđenog Uredbom br. 715/2007. Ciklusi za ispitivanje emisija iz vozila u okviru tog postupka ne temelje se na stvarnim uvjetima vožnje.

93 Softver o kojem je riječ u glavnom postupku omogućuje da se otkriju parametri koji odgovaraju parametrima laboratorijskih ispitivanja u skladu s profilom NEDC i, prema potrebi, da se poveća stopa otvaranja ventila EGR kako bi se veći dio ispušnih plinova preusmjerio u usisni kolektor i tako smanjila emisija ispitivanog vozila. Taj softver stoga omogućuje bolje funkcioniranje ventila EGR kako bi emisije bile u skladu s pragovima utvrđenim Uredbom br. 715/2007. Iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da su, ako navedeni softver ne otkrije profil NEDC i ako se zbog toga ocijeni da se vozilo nalazi u uobičajenim uvjetima uporabe, emisije NOx veće od emisija prikupljenih tijekom stadija testiranja koje, štoviše, nisu u skladu s ograničenjima utvrđenim Uredbom br. 715/2007.

94 Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, u svrhu tumačenja odredbe prava Unije valja uzeti u obzir ne samo njezin tekst nego i kontekst te ciljeve propisa kojeg je ona dio (presuda od 18. studenoga 2020., Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, t. 39. i navedena sudska praksa).

95 Prije svega, iz teksta članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007 proizlazi da je cilj poremećajnog uređaja smanjiti „učinkovitost sustava za kontrolu emisije, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”.

96 Slijedom toga, iz teksta te odredbe može se zaključiti da uređaj poput sustava EGR o kojem je riječ u glavnom postupku koji se upotrebljava kako bi se osiguralo ograničenje emisija u skladu s Uredbom br. 715/2007, treba biti u pogonu tijekom homologacijskog ispitivanja u laboratoriju i tijekom upotrebe vozila u uobičajenim uvjetima.

97 Nadalje, što se tiče konteksta članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, iz točke 77. ove presude proizlazi da na temelju članka 4. stavka 2. te uredbe tehničke mjere koje poduzme proizvođač moraju biti takve da osiguravaju učinkovito ograničenje emisija, osobito iz ispušne cijevi, tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila u uobičajenim uvjetima uporabe. Usto, u članku 5. stavku 1. navedene uredbe predviđa se da proizvođač treba opremiti vozila tako da sastavni dijelovi koji utječu na emisije moraju u uobičajenoj uporabi omogućiti vozilu da bude u skladu s graničnim vrijednostima za emisije predviđene tom uredbom i njezinim provedbenim mjerama.

- 98 Valja utvrditi da iz tog konteksta ne proizlaze elementi na temelju kojih bi se funkcioniranje spornog uređaja moglo razlikovati tijekom faze homologacijskog ispitivanja i tijekom vožnje u uobičajenim uvjetima uporabe vozila. Naime, kao što je to istaknula nezavisna odvjetnica u točki 124. svojeg mišljenja, ugradnja uređaja čija bi jedina svrha bila osigurati poštovanje ograničenja emisija predviđenih Uredbom br. 715/2007 isključivo tijekom faze homologacijskog ispitivanja bila bi protivna obvezi da se osigura učinkovito ograničenje emisija u uobičajenim uvjetima uporabe vozila.
- 99 Slijedom toga, valja prihvatiti tumačenje članka 3. točke 10. Uredbe br. 715/2007, prema kojem je „poremećajni uređaj” u smislu te odredbe softver, poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, koji mijenja razinu emisije vozilâ s obzirom na uvjete vožnje koje utvrdi i koji jamči poštovanje ograničenja emisija samo ako ti uvjeti odgovaraju uvjetima koji se primjenjuju tijekom postupaka homologacije. Stoga je takav uređaj poremećajni uređaj čak i ako se poboljšanje učinkovitosti sustava za kontrolu emisije na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima uporabe vozila.
- 100 To se tumačenje naposljetku potvrđuje ciljem koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 715/2007, a to je, kao što to proizlazi iz točaka 86. i 87. ove presude, znatno smanjenje emisija NOx i osiguranje visoke razine zaštite okoliša.
- 101 Naime, činjenica da uobičajeni uvjeti uporabe vozilâ iznimno mogu, kao što to proizlazi iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, odgovarati uvjetima vožnje koji se primjenjuju tijekom postupaka homologacije i tako na *ad hoc* osnovi poboljšati učinkovitost predmetnog uređaja, nema utjecaja na to tumačenje jer se u uobičajenim uvjetima korištenja vozila cilj smanjenja emisija NOx obično ne postiže.
- 102 S obzirom na prethodna razmatranja, na treće pitanje, točke (a) i (c), valja odgovoriti da članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da je „poremećajni uređaj” u smislu te odredbe uređaj koji otkriva sve parametre vezane za provođenje postupaka homologacije koji su propisani tom uredbom kako bi se tijekom tih postupaka poboljšala učinkovitost sustava za kontrolu emisije i tako provela homologacija vozila, čak i ako se takvo poboljšanje na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima korištenja vozila.

Treće pitanje, točka (b), i četvrto pitanje

- 103 Najprije valja istaknuti da se točka (b) trećeg pitanja i četvrto pitanje odnose na sve iznimke predviđene člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007. Međutim, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da iznimke iz članka 5. stavka 2. točaka (b) i (c) te uredbe nisu relevantne za rješavanje spora u glavnom postupku. Stoga nije potrebno tumačiti točke (b) i (c) navedenog članka 5. stavka 2.
- 104 Navedenim pitanjima sud koji je uputio zahtjev tako u biti pita treba li članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 tumačiti na način da poremećajni uređaj, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji sustavno poboljšava učinkovitost sustava za kontrolu emisije vozilâ tijekom postupaka homologacije u odnosu na učinkovitost utvrđenu u uobičajenim uvjetima uporabe, može biti obuhvaćen iznimkom od zabrane takvih uređaja predviđenom tom odredbom ako taj uređaj pridonosi sprečavanju starenja ili onečišćenja motora.
- 105 U skladu s člankom 5. stavkom 2. Uredbe br. 715/2007 uporaba poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije zabranjena je. Međutim, postoje tri iznimke od te zabrane, među kojima je iznimka navedena u točki (a) te odredbe, u skladu s kojom se ta zabrana ne primjenjuje kad „je potreba za uređajem opravdana radi zaštite motora od oštećenja ili od prometne nezgode i radi sigurnog djelovanja vozila”.

- 106 Valja utvrditi da se pojmovi „oštećenje” i „prometna nezgoda” ne definiraju u članku 5. Uredbe br. 715/2007 ni u drugim člancima navedene uredbe.
- 107 Valja podsjetiti da iz sudske prakse navedene u točki 62. ove presude proizlazi da u odsutnosti bilo koje definicije tih pojmova u Uredbi br. 715/2007, utvrđivanje njihova značenja i dosega, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, treba provesti u skladu s njihovim uobičajenim smislom u svakodnevnom jeziku, uzimajući u obzir kontekst u kojem se oni koriste i ciljeve postavljene propisom kojem pripadaju.
- 108 U uobičajenom smislu koji ima u svakodnevnom jeziku, pojam „prometna nezgoda”, kao što je to istaknula nezavisna odvjetnica u točki 135. svojeg mišljenja, znači nepredviđen i iznenadni događaj koji dovodi do oštećenja ili opasnosti, poput ozljeda ili smrti. Pojam „oštećenje” odnosi se na štetu čiji je uzrok uobičajeno nasilan ili iznenađan.
- 109 Slijedom toga, poremećajni uređaj koji smanjuje učinkovitost sustava za kontrolu emisije opravdan je s obzirom na to da, na temelju članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007, omogućuje zaštitu motora od iznenadne i izvanredne štete.
- 110 U tom pogledu valja istaknuti da se onečišćenje i starenje motora ne mogu smatrati „prometnom nezgodom” ili „oštećenjem” u smislu te odredbe s obzirom na to da su, kao što to napominje Komisija, ti događaji u načelu predvidljivi i svojstveni uobičajenom radu vozila.
- 111 To se tumačenje potvrđuje kontekstom članka 5. stavka 2. točke (a) Uredbe br. 715/2007, u kojem se navodi iznimka od zabrane uporabe poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije, kao i ciljem koji se nastoji ostvariti navedenom uredbom. Naime, svaku iznimku treba usko tumačiti, na način da se očuva njezin koristan učinak i poštuje njezina svrha (vidjeti po analogiji presudu od 3. rujna 2014., Deckmyn i Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, t. 22. i 23.).
- 112 Budući da je članak 5. stavak 2. točka (a) Uredbe br. 715/2007 iznimka od zabrane uporabe poremećajnih uređaja koji smanjuju učinkovitost sustava za kontrolu emisije, treba ga usko tumačiti.
- 113 Takvo tumačenje potvrđuje se i ciljem koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 715/2007, a to je osiguranje visoke razine zaštite okoliša i poboljšanje kvalitete zraka u Uniji, što podrazumijeva stvarno smanjenje emisija NOx tijekom uobičajenog životnog vijeka vozila. Zabrana iz članka 5. stavka 2. točke (a) te uredbe izgubila bi svoju bit i oduzeo bi joj se svaki koristan učinak ako bi se proizvođačima dopustilo da u automobile ugrađuju takve poremećajne uređaje isključivo s ciljem očuvanja motora od onečišćenja i starenja.
- 114 Slijedom toga, kao što je to nezavisna odvjetnica istaknula u točki 146. svojeg mišljenja, samo su neposredne opasnosti od oštećenja koje proizvode konkretnu opasnost prilikom vožnje vozila takve prirode da mogu opravdati upotrebu poremećajnog uređaja.
- 115 S obzirom na prethodna razmatranja, na treće pitanje točku (a) i četvrto pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da poremećajni uređaj, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji tijekom postupaka homologacije sustavno poboljšava učinkovitost sustava za kontrolu emisije vozilâ kako bi se poštovala ograničenja emisija utvrđena tom uredbom i kako bi se tako provela homologacija tih vozila, ne može biti obuhvaćen iznimkom od zabrane takvih uređaja predviđenom tom odredbom, koja se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili prometne nezgode radi sigurnog djelovanja vozila, čak ni ako taj uređaj pridonosi sprečavanju starenja ili onečišćenja motora.

Troškovi

¹¹⁶ Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (drugo vijeće) odlučuje:

1. Članak 3. točku 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila treba tumačiti na način da softver ugrađen u upravljačko računalo motora ili softver koji djeluje na to računalo predstavlja „dio koji je konstruiran” u smislu te odredbe, ako taj softver djeluje na funkcioniranje sustava kontrole emisija i smanjuje njegovu učinkovitost.
2. Članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da pojam „sustav za kontrolu emisije” u smislu te odredbe obuhvaća tehnologije i strategije „za naknadnu obradu ispušnih plinova”, kojima se emisije smanjuju naknadno, odnosno nakon njihova nastanka, kao i one koje, poput sustava za povrat ispušnih plinova, omogućuju ograničavanje njihove proizvodnje, odnosno njihova nastanka.
3. Članak 3. točku 10. Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da je „poremećajni uređaj” u smislu te odredbe uređaj koji otkriva sve parametre vezane za provođenje postupaka homologacije koji su propisani tom uredbom kako bi se tijekom tih postupaka poboljšala učinkovitost sustava za kontrolu emisije i tako provela homologacija vozila, čak i ako se takvo poboljšanje na *ad hoc* osnovi može primijetiti i u uobičajenim uvjetima korištenja vozila.
4. Članak 5. stavak 2. točku (a) Uredbe br. 715/2007 treba tumačiti na način da poremećajni uređaj, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji tijekom postupaka homologacije sustavno poboljšava učinkovitost sustava za kontrolu emisije vozila kako bi se poštovala ograničenja emisija utvrđena tom uredbom i kako bi se tako provela homologacija tih vozila, ne može biti obuhvaćen iznimkom od zabrane takvih uređaja predviđenom tom uredbom, koja se odnosi na zaštitu motora od oštećenja ili prometne nezgode radi sigurnog djelovanja vozila, čak ni ako taj uređaj pridonosi sprečavanju starenja ili onečišćenja motora.

Potpisi