



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIK GENERALNEJ
ELEANOR SHARPSTON
przedstawiona w dniu 30 kwietnia 2020 r.¹

Sprawa C-693/18

Procureur de la République
przeciwko
spółce X,
przy udziale:
CLCV i in.,
A i in.,
B,
AGLP i in.,
C i in.

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (wiceprezesa sądu pierwszej instancji w Paryżu prowadzącego postępowanie przygotowawcze, Francja)]

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Pojazdy silnikowe – Emisje zanieczyszczeń – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Program oddziaływujący na sterownik kontrolujący pracę silnika – Technologie i metody pozwalające na ograniczenie emisji zanieczyszczeń – Silnik o zapłonie samoczynnym

Wprowadzenie

1. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony w niniejszej sprawie przez vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris [wiceprezesa sądu pierwszej instancji w Paryżu prowadzącego postępowanie przygotowawcze, Francja] dotyczy wykładni art. 3 pkt 10 oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007².

2. W tym kontekście zwrócono się do Trybunału o wyjaśnienie, po raz pierwszy, znaczenia kilku pojęć zawartych we wspomnianym rozporządzeniu, w tym pojęć „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” i „układu kontroli emisji zanieczyszczeń”³.

1 Język oryginału: francuski.

2 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).

3 Podobne pytania prejudycjalne skierowano do Trybunału w sprawach C-690/18, C-691/18 i C-692/18, obecnie zawieszonych do czasu ogłoszenia wyroku w sprawie niniejszej.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

3. Regulamin nr 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń w zależności od paliwa zasilającego silnik⁴ określa wymagania techniczne dotyczące homologacji typu pojazdu silnikowego⁵.

4. Punkty 2.16–2.16.3 tego regulaminu stanowią:

„2.16. »urządzenie spowalniające« oznacza dowolny element konstrukcyjny rejestrujący temperaturę, prędkość pojazdu, obroty silnika, przełożenie biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, modulacji, opóźnienia czy wyłączenia działania dowolnej części układu ograniczania [układu kontroli] emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania układu ograniczania [układu kontroli emisji] zanieczyszczeń w warunkach, jakich można zwykle oczekiwać podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu. Takiego elementu konstrukcyjnego nie można uznać za urządzenie spowalniające, jeśli:

2.16.1. potrzeba korzystania z takiego urządzenia uzasadniona jest ochroną silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz w celu bezpiecznego działania pojazdu, lub

2.16.2. urządzenie takie nie działa w sposób nieujęty wymogami dotyczącymi rozruchu silnika, lub

2.16.3. warunki są wyraźnie podane w procedurach dotyczących badań typu I lub typu VI”.

Prawo Unii

Decyzja 97/836/WE

5. Artykuł 1 decyzji 97/836/WE⁶ stanowi:

„Wspólnota przystępuje do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które można zamontować lub zastosować w pojazdach kołowych oraz warunków wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, zwanego dalej »zrewidowanym porozumieniem«.

[...]”.

⁴ Regulamin ten został przyjęty na podstawie Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji i wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych, sporządzonego w Genewie w dniu 20 marca 1958 r. (porozumienia, którego tytuł został następnie zmieniony na „Porozumienie dotyczące przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań”). Ów regulamin jest regularnie aktualizowany. Cytuję tu wersję opublikowaną w 2006 r. (Dz.U. 2006, L 375, s. 242) [zwaną dalej „regulaminem nr 83 (EKG ONZ)”]. Pragnę zauważyć, że w późniejszej [francuskiej] wersji (Dz.U. 2015, L 172, s. 1) pkt 2.16 tego regulaminu posługuje się pojęciem „système antipollution” (układ [zapobiegania] emisji[i] zanieczyszczeń) zamiast „système de contrôle des émissions” (układ [kontroli] emisji zanieczyszczeń).

⁵ Akt ten jest dla Unii wiążący: zobacz pkt 5 niniejszej opinii.

⁶ Decyzja Rady z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (zrewidowane porozumienie z 1958 r.) (Dz.U. 1997, L 346, s. 78).

6. Zgodnie z art. 3 ust. 1 tej decyzji „[...] Wspólnota oświadcza, że jej przystąpienie będzie się ograniczać do wprowadzenia w życie regulaminów EKG ONZ wymienionych w załączniku II do niniejszej decyzji”.

7. Regulamin nr 83 (EKG ONZ) został wymieniony w załączniku II do tej decyzji.

Dyrektywa 2007/46/WE

8. Zgodnie z art. 34 i 35 dyrektywy 2007/46/WE⁷ oraz załącznikiem IV do niej regulamin nr 83 (EKG ONZ) jest częścią wspólnotowej procedury homologacji typu pojazdu.

Rozporządzenie nr 715/2007

9. Motywy 1, 5, 6 i 12 rozporządzenia nr 715/2007 mają następujące brzmienie:

„(1) [...] Należy zatem ujednolicić wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem emisji zanieczyszczeń, tak aby uniknąć różnic między wymogami ustanowionymi przez poszczególne państwa członkowskie i zagwarantować wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego.

[...]

(5) Osiągnięcie [...] celu [Unii Europejskiej] w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń [...].

(6) W szczególności w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń konieczna jest znaczna redukcja emisji tlenków azotu w pojazdach z silnikami o zapłonie samoczynnym [...].

[...]

(12) Należy kontynuować starania na rzecz wprowadzania bardziej restrykcyjnych wartości dopuszczalnych emisji, łącznie z redukcją emisji dwutlenku węgla, oraz zapewnić, żeby te wartości odpowiadały rzeczywistym osiągom pojazdów w eksploatacji”.

10. Artykuł 3 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„[...]

4) »zanieczyszczenia gazowe« oznaczają emisję tlenu węgla, tlenków azotu, wyrażoną jako odpowiednik dwutlenku azotu (NO₂), oraz węglowodorów;

[...]

6) »emisja spalin z układu wylotowego [z rury wydechowej]« oznacza emisję zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych;

[...]

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1060/2008 z dnia 7 października 2008 r. (Dz.U. 2008, L 292, s. 1) (zwana dalej „dyrektywą 2007/46”). Zobacz również motyw 3 rozporządzenia nr 1060/2008, zawierający wyraźne odesłanie do regulaminu nr 83 (EKG ONZ).

10) »urządzenie ograniczające skuteczność działania« oznacza dowolny element konstrukcyjny mierzący [wykrywający] temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania [modulacji], opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń [układu kontroli emisji zanieczyszczeń] w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu;

[...]”.

11. Artykuł 4 ust. 1 i 2 stanowi:

„1. Producenci wykazują, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację typu zgodną z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niego. Producenci wykazują także, że wszelkie wymagające homologacji typu nowe urządzenia kontrolujące emisję, przeznaczone na części zamienne, sprzedawane lub wprowadzone do obrotu we Wspólnocie posiadają homologację zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w środkach wykonawczych do niniejszego rozporządzenia.

Obowiązki te obejmują także przestrzeganie norm emisji zanieczyszczeń, określonych w załączniku I i środkach wykonawczych, o których mowa w art. 5.

2. Producenci zapewniają prawidłowość procedur homologacji typu w zakresie kontroli zgodności produkcji, trwałości urządzeń kontrolujących emisję zanieczyszczeń oraz zgodności eksploatacji.

Oprócz tego środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą zapewniać efektywne ograniczenie emisji z układu wylotowego [z rury wydechowej] i emisji par paliwa, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania [...]”.

12. Stosownie do art. 5 ust. 1 i 2:

„1. Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

2. Stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontrolujących emisję zanieczyszczeń [układów kontroli emisji zanieczyszczeń] jest zabronione. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:

- a) urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem] lub [oraz] ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu; lub
- b) urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika; lub
- c) te warunki zostały w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych pomiarów emisji par paliwa i średniej emisji spalin z układu wylotowego [z rury wydechowej]”.

Rozporządzenie (WE) nr 692/2008

13. Artykuł 1 rozporządzenia (WE) nr 692/2008⁸ stanowi, że rozporządzenie to „ustanawia środki wprowadzające przepisy art. 4, 5 i 8 [rozporządzenia nr 715/2007]”.

14. Zgodnie z art. 2 ust. 18 tego rozporządzenia „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” oznacza *w kontekście układu OBD* (czyli pokładowego układu diagnostycznego⁹) „elektroniczny układ kontroli pracy silnika oraz wszelkie związane z emisjami zanieczyszczeń podzespoły układu kontroli spalin lub par, które dostarczają dane wejściowe do układu lub otrzymują od niego dane wyjściowe”.

Prawo francuskie

15. Artykuł L.213-1 code de la consommation [zwanego dalej „kodeksem konsumenckim”] przewiduje zastosowanie sankcji karnej wobec „każdego, kto, niezależnie od tego, czy jest stroną umowy, wprowadza lub usiłuje wprowadzić stronę umowy w błąd przy pomocy jakichkolwiek środków lub działań, także za pośrednictwem osoby trzeciej: 1° co do charakteru, rodzaju, pochodzenia, istotnych cech, składu lub zawartości niezbędnych składników jakiegokolwiek towaru; 2° co do ilości wydanych rzeczy lub ich tożsamości, poprzez wydanie towaru innego niż określona rzecz, która była przedmiotem umowy; 3° co do przydatności do użycia, zagrożeń związanych z używaniem produktu, przeprowadzonych kontroli, sposobów użycia lub środków ostrożności, jakie należy zachować”¹⁰.

16. Artykuł L.213-2 kodeksu konsumenckiego przewiduje, że kara może zostać zaostrzona, jeżeli „skutkiem [popelnionych przestępstw] jest to, że używanie towaru jest niebezpieczne dla zdrowia ludzi lub zwierząt”¹¹.

17. Zgodnie z art. L.213-6 kodeksu konsumenckiego osoby prawne ponoszące odpowiedzialność karną za czyny zabronione określone w art. L.213-1 i L.213-2 tego kodeksu podlegają również karom przewidzianym w art. 131-39 pkt 2-9 code pénal [francuskiego kodeksu karnego]. Jedną z nich jest zakaz prowadzenia działalności, „przy wykonywaniu której lub w związku z którą czyn zabroniony został popełniony”.

Postępowanie główne, pytania prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

18. Spółka X jest producentem samochodów sprzedającym we Francji pojazdy silnikowe. Z postanowienia odsyłającego wynika, że spółka ta wprowadziła do obrotu pojazdy wyposażone w oprogramowanie (zwane dalej „spornym oprogramowaniem”), mogące fałszować wyniki badań homologacyjnych w zakresie emisji gazów zanieczyszczających, takich jak tlenki azotu (zwane dalej „NOx”).

⁸ Rozporządzenie Komisji z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady [z dnia 20 czerwca 2007 r.] w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2008, L 199, s. 1).

⁹ OBD to skrót angielskiego terminu „on-board diagnostics”.

¹⁰ Do dnia 18 marca 2014 r. naruszenie tego przepisu było zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 2 i grzywną w wysokości do 35 000 EUR albo jedną z tych kar. Od dnia 19 marca 2014 r. do dnia 30 czerwca 2016 r. naruszenie tego przepisu było zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 2 i grzywną w wysokości 300 000 EUR. Przepis ten stanowi ponadto, że „kwota grzywny może zostać podwyższona, proporcjonalnie do korzyści osiągniętych z popełnienia przestępstwa, do 10% średniego obrotu rocznego, obliczonego na podstawie trzech ostatnich rocznych obrotów znanych w chwili wystąpienia okoliczności faktycznych”.

¹¹ W brzmieniu obowiązującym od dnia 18 marca 2014 r. art. L.213-2 kodeksu konsumenckiego przewidywał możliwość dwukrotnego podwyższenia kary przewidzianej w art. L.213-1. Od dnia 19 marca 2014 r. do dnia 30 czerwca 2016 r. zasadniczo przewidziane kary mogły zostać podwyższone do 7 lat pozbawienia wolności i 750 000 EUR grzywny (w tym w przypadku usiłowania popełnienia przestępstwa). Grzywna mogła zostać ponadto podwyższona, proporcjonalnie do korzyści osiągniętych z popełnienia przestępstwa, do 10% średniego obrotu rocznego, obliczonego na podstawie trzech ostatnich rocznych obrotów znanych w chwili wystąpienia okoliczności faktycznych.

19. W ramach fazy homologacji dotyczącej emisji gazów zanieczyszczających pojazdy są badane zgodnie z protokołem, którego parametry szczegółowo określono w przepisach. Obejmują one w szczególności przyjęty profil prędkości, temperaturę i kondycjonowanie wstępne pojazdu. Profil prędkości stosowany do celów badań homologacyjnych (*New European Driving Cycle*, w skrócie „NEDC”) polega na powtarzaniu czterech cykli miejskich oraz jednego cyklu pozamiejskiego w laboratorium (nie zaś w warunkach rzeczywistych). To badanie homologacyjne ma na celu ustalenie w szczególności tego, czy objętość wyemitowanych NO_x nie przekracza wartości dopuszczalnych określonych przez rozporządzenie nr 715/2007.

20. Pojazdy, których dotyczy niniejsza sprawa, są wyposażone w zawór recyrkulacji spalin (EGR).

21. Zawór EGR stanowi jedną z technologii stosowanych przez producentów samochodów (takich jak spółka X) w celu kontrolowania i ograniczania końcowych emisji NO_x. Jest to układ, dzięki któremu część spalin z silników spalinowych jest przekierowywana do kolektora dolotowego, czyli do wlotu powietrza dostarczanego do silnika, aby ograniczyć końcowe emisje NO_x.

22. Dokładniej rzecz ujmując, układ oczyszczania spalin poprzez ich recyrkulację składa się z przewodu pozwalającego na przekierowanie spalin (powstałych w wyniku niepełnego spalania paliwa) do kolektora dolotowego, który to przewód zaopatrzony jest w wymiennik ciepła mający za zadanie schładzać spaliny oraz w zawór EGR, który reguluje przepływ spalin przekierowanych do kolektora dolotowego.

23. Otwarcie wspomnianego zaworu EGR jest sterowane przez sterownik kontrolujący pracę silnika. Sterownik ten jest pokładowym systemem informatycznym, który steruje fizycznymi urządzeniami pojazdu. Ów sterownik, w oparciu o informacje dostarczane przez jego czujniki, steruje aktywatorami, które kontrolują stan poszczególnych elementów mechanicznych silnika. Otwarcie zaworu EGR (od którego zależy objętość gazu przekierowanego do kolektora dolotowego, a w konsekwencji – stopień skuteczności układu ograniczania zanieczyszczeń) jest sterowane w czasie rzeczywistym przez sterownik kontrolujący pracę silnika, który w oparciu o informacje zebrane przez poszczególne czujniki (prędkość, temperatura itd.) wysyła polecenia do aktywatora zaworu EGR. Stopień otwarcia tego zaworu jest więc regulowany przez wspomniany sterownik, a ostatecznie – przez kod źródłowy oprogramowania w ten sterownik wbudowanego (to znaczy spornego oprogramowania w rozpatrywanym przypadku¹²).

24. W niniejszej sprawie w dniu 28 września 2015 r., w następstwie publikacji prasowych, vice-président du conseil régional d’Île-de-France [wiceprzewodniczący rady regionu Île-de-France, Francja] ds. transportu zawiadomił prokuraturę w Paryżu (Francja) o działaniach spółki X związanych z zaworem EGR i spornym oprogramowaniem, w które wyposażone były niektóre jej pojazdy.

25. W dniu 2 października 2015 r. prokuratura w Paryżu zakwalifikowała te działania jako kwalifikowane wprowadzenie w błąd i zwróciła się do Office central de lutte contre les atteintes à l’environnement et à la santé publique [centralnego biura ds. zapobiegania szkodom w środowisku naturalnym i szkodom dla zdrowia publicznego, OCLAESP] o przeprowadzenie dochodzenia w przedmiocie warunków dopuszczania przedmiotowych pojazdów do ruchu na rynku francuskim.

26. Jednocześnie ministère de l’Écologie [ministerstwo ekologii, Francja] zwróciło się do Service national des enquêtes de la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes [krajowych służb ds. postępowań wyjaśniających (SNE) dyrekcji generalnej ds. konkurencji, konsumentów i zwalczania nadużyć (DGCCRF)] o wszczęcie postępowania wyjaśniającego w celu ustalenia, czy pojazdy sprzedawane na terytorium Francji są wyposażone w sporne oprogramowanie.

¹² Sąd odsyłający wskazuje, że spółka X odmówiła udostępnienia organom prowadzącym dochodzenie przedmiotowego kodu źródłowego, powołując się na „względy poufności”.

27. SNE sporządziły raport, do którego zostały załączone wyniki badań i testów przeprowadzonych przez Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle [związek techniki samochodowej, motocyklowej i motorowerowej, UTAC], będący jedynym laboratorium upoważnionym do przeprowadzania badań homologacyjnych pojazdów we Francji. Celem owych badań i testów było ustalenie, czy mogło dojść do nadużycia. Wynika z nich, że w niektórych pojazdach spółki X poziom emisji NOx był wielokrotnie wyższy, w pewnych przypadkach 3,6 razy wyższy, w stosunku do wartości teoretycznych wskazanych na etapie ich homologacji.

28. Dodatkowe badania na trzech pojazdach, powierzone Institut français du pétrole Énergies nouvelles [francuskiemu instytutowi paliw i nowych energii, IFPEN], wykazały ponadto, że poziom emisji NOx jest szczególnie obniżony w przypadku wykrycia cyklu homologacji¹³, ponieważ otwarcie zaworu EGR ulega wówczas znacznemu zwiększeniu.

29. W październiku 2015 r. prokuratura w Paryżu zorganizowała przeszukanie w pomieszczeniach francuskiej spółki zależnej spółki X w celu ustalenia, czy istnieją obiektywne dowody pozwalające na stwierdzenie, że owa spółka zależna wiedziała o istnieniu spornego oprogramowania.

30. W styczniu 2016 r. prezes wspomnianej spółki zależnej został przesłuchany z wolnej stopy. Oświadczył on, że o istnieniu spornego oprogramowania dowiedział się z prasy i że nie zna on sposobu jego działania. W tym względzie prezes owej spółki zależnej zaznaczył przy tym, że wspomniane oprogramowanie jest wykorzystywane w niektórych silnikach o zapłonie samoczynnym, z łącznej liczby (około) 950 000 pojazdów we Francji, które mają być objęte procedurą uaktualniania owego oprogramowania. Dodał on, że w jego ocenie owo oprogramowanie, które – jak stwierdził – służy „optymalizacji celem zmniejszenia emisji NOx”, nie ma charakteru oszukańczego.

31. Dochodzenie doprowadziło do wszczęcia postępowania przygotowawczego, które powierzono sędziemu odsyłającemu oraz dwóm innym sędziom śledczym w dniu 19 lutego 2016 r. W réquisitoire introductif [przyp. tł.: znanym prawu francuskiemu akcie wnoszonym przez prokuratora do sędziego śledczego, wszczynającym postępowanie przygotowawcze] wskazano, że czyn zabroniony, którego popełnienie się podejrzewa, polega na „wprowadzaniu w błąd, od dnia 1 września 2009 r., [...] przy pomocy jakichkolwiek środków, także za pośrednictwem osoby trzeciej, niezależnie od tego, czy jest stroną umowy, nabywców pojazdów wyposażonych w silniki [...] o zapłonie samoczynnym co do istotnych cech pojazdów oraz co do przeprowadzonych kontroli, przy czym skutkiem tych czynów jest to, że używanie towarów jest niebezpieczne dla zdrowia ludzi lub zwierząt”, z naruszeniem między innymi art. L.213–1 i L.213–2 kodeksu konsumenckiego.

32. Na tym etapie postępowania karnego spółka X korzysta ze statusu osoby podejrzanej występującej w charakterze świadka [témoin assisté]. Wezwana do stawienia się przed sędziami śledczymi w dniu 28 marca 2017 r., spółka X formalnie odmówiła udzielenia odpowiedzi na zadane jej przez nich pytania. Spółka X odmówiła również udostępnienia sędziom śledczym materiałów dowodowych, których ci zażądali (dotyczących w szczególności metodologii kalibracji silników wykorzystywanych przez spółkę X).

33. Ponadto od momentu wszczęcia postępowania przygotowawczego [prowadzonego przez sędziów śledczych] ponad 1200 osób wstąpiło do sprawy w charakterze powodów cywilnych.

34. W ramach wspomnianego postępowania powołano biegłego w celu dokonania analizy wyników badań przeprowadzonych przez organy administracyjne (to znaczy badań wykonanych przez UTAC i IFPEN) oraz dokonania wszelkich innych analiz technicznych, umożliwiających opisanie sposobu działania spornego oprogramowania i przedstawienie jego wpływu na zwiększenie emisji NOx w pojazdach wyposażonych w to oprogramowanie.

¹³ Zobacz szersze wyjaśnienia w tym względzie w pkt 36 niniejszej opinii.

35. W opinii złożonej w dniu 26 kwietnia 2017 r. (zwanej dalej „opinią biegłego”) biegły wyjaśnił, że zgodnie z obowiązującymi przepisami układy kontroli emisji zanieczyszczeń powinny działać podczas normalnego działania pojazdu. Wynika z niej, że w normalnych warunkach jazdy zawór EGR w badanych pojazdach nie był sterowany w sposób zgodny z trybem odpowiadającym homologacji. Normalny tryb działania nie pozwala – jak miały wykazywać badania przeprowadzone przez UTAC – na przestrzeganie przewidzianych w przepisach limitów zanieczyszczeń. Bez wykrycia cyklu homologacji i bez stosownej modulacji działania zaworu EGR przestrzeganie tych wartości dopuszczalnych przez przedmiotowe pojazdy w normalnych warunkach użytkowania nie byłoby możliwe. Skuteczność układu oczyszczania spalin była więc w warunkach rzeczywistych zmniejszona.

36. Na tej podstawie biegły stwierdził, że zastosowano urządzenie umożliwiające wykrycie cyklu homologacji i dostosowanie działania układu recyrkulacji spalin (zwanego dalej „układem EGR”) na potrzeby tej homologacji. Zastosowanie tego urządzenia powoduje wzrost emisji NOx w pojazdach podczas jazdy w normalnych warunkach. Biegły wyjaśnił również, że gdyby działanie zaworu EGR podczas rzeczywistej jazdy pojazdu było zgodne z działaniem podczas badań homologacyjnych, pojazdy te wytworzyłyby, w szczególności podczas jazdy w trybie miejskim, zdecydowanie mniej (o *około* 50%) NOx, natomiast prawdopodobnie nieco więcej (o *około* 5%) tlenu węgla, niespalonych węglowodorów i dwutlenku węgla¹⁴. Moc tych pojazdów uległaby prawdopodobnie nieznacznemu zmniejszeniu. Serwisowanie byłoby częstsze i bardziej kosztowne, między innymi z powodu zwiększonego zanieczyszczenia silnika.

37. Biegły wyjaśnił wreszcie, że układ EGR jest urządzeniem służącym do ograniczania zanieczyszczeń w tym sensie, że silniki są wyposażane w ten układ wyłącznie w celu ograniczenia emisji NOx, że zmniejszenie otwarcia zaworu EGR ogranicza skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń i skutkuje zwiększeniem emisji NOx oraz że zmniejszenie to można istotnie zaobserwować w normalnych warunkach użytkowania pojazdu. Jednocześnie zmniejszenie otwarcia zaworu EGR przekłada się w praktyce na większe przyspieszenie silnika i na większy potencjał mocy. Skutkuje ono również mniejszym zanieczyszczeniem przewodów wlotowych, zaworów i komory spalania, co przyczynia się do wydłużenia żywotności i zwiększenia niezawodności silnika.

38. Mając na względzie wskazane okoliczności natury technicznej, sąd odsyłający wyjaśnia, że mechanizm prawny wprowadzenia w błąd – w razie przyjęcia tej kwalifikacji prawnej – polegałby na wprowadzeniu nabywców przedmiotowych pojazdów w błąd co do istotnych cech owych pojazdów, a mianowicie ich niezgodności z rozporządzeniem nr 715/2007, wynikającej z umieszczenia w tych pojazdach urządzenia ograniczającego skuteczność działania, o którym mowa w art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia, a którego zadaniem jest programowanie sterownika silnika oddziałującego na zawór EGR w sposób umożliwiający wykrycie cyklu homologacji, tak aby działanie układu kontroli emisji NOx było intensyfikowane w czasie trwania tego cyklu, a nie w normalnych warunkach użytkowania.

39. Okoliczność obciążająca w odniesieniu do przedmiotowego wprowadzenia w błąd polegałaby na tym, że użytkowanie pojazdów jest niebezpieczne dla zdrowia ludzi i zwierząt, ponieważ spaliny z silników o zapłonie samoczynnym zostały uznane za rakotwórcze przez Centre international de recherche sur le cancer [Międzynarodową Agencję Badań nad Rakiem, CIRC] w 2012 r.

40. Sąd odsyłający zauważa, że urządzenia stosowane w celu oddziaływania na funkcjonowanie układów kontroli emisji zanieczyszczeń mogą być różne. Definicja „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” zawarta w art. 3 rozporządzenia nr 715/2007 obejmuje wiele pojęć, które nie były jeszcze przedmiotem wykładni Trybunału.

¹⁴ Zobacz s. 76 opinii biegłego.

41. Zważywszy, że kwalifikacja prawna czynu jako wprowadzenia w błąd, rozważana w ramach niniejszego sporu, zależy od zakwalifikowania urządzenia jako „urządzenia ograniczającego skuteczność działania”, sąd odsyłający uważa, że w celu wydania orzeczenia w przedmiocie ewentualnego przedstawienia zarzutów spółce X, a także w przedmiocie przekazania tej sprawy do sądu orzekającego, po przeprowadzeniu postępowania przygotowawczego [prowadzonego przez sędziów śledczych], niezbędne są wyjaśnienia dotyczące zakresu przywołanych powyżej przepisów.

42. W świetle powyższego vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris [wiceprezes sądu pierwszej instancji w Paryżu prowadzący postępowanie przygotowawcze] postanowił zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Wykładnia pojęcia »element konstrukcyjny«

- a) Jaki jest zakres znaczeniowy pojęcia »element konstrukcyjny« użytego w art. 3 pkt 10 [rozporządzenia nr 715/2007] w definicji urządzenia ograniczającego skuteczność działania (defeat device)?
- b) Czy program komputerowy zintegrowany ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub – bardziej ogólnie – oddziaływujący na ten sterownik można uznać za »element konstrukcyjny« w rozumieniu tego przepisu?

2) Wykładnia pojęcia »układ kontroli emisji zanieczyszczeń«

- a) Jaki jest zakres znaczeniowy pojęcia »układ kontroli emisji zanieczyszczeń« użytego w art. 3 pkt 10 [rozporządzenia nr 715/2007] w definicji urządzenia ograniczającego skuteczność działania (defeat device)?
- b) Czy pojęcie układ[u] kontroli emisji zanieczyszczeń obejmuje wyłącznie technologie i strategie mające na celu zwalczanie i ograniczanie emisji zanieczyszczeń (w szczególności emisji NOx) po ich powstaniu, czy obejmuje ono też różne technologie i strategie umożliwiające ograniczenie ich wytwarzania w początkowej fazie, takie jak technologia EGR?

3) Wykładnia pojęcia »urządzenie ograniczające skuteczność działania« (defeat device)

- a) Czy urządzenie wykrywające wszelkie parametry związane z prowadzeniem procedur homologacji przewidzianych w [rozporządzeniu nr 715/2007], po to by uruchomić lub zintensyfikować, w czasie trwania tych procedur, działanie jakiegokolwiek części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, tak aby uzyskać homologację pojazdu, stanowi »urządzenie ograniczające skuteczność działania« w rozumieniu art. 3 pkt 10 [rozporządzenia nr 715/2007]?
- b) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej, czy takie urządzenie ograniczające skuteczność działania jest objęte zakazem na podstawie art. 5 ust. 2 [rozporządzenia nr 715/2007]?
- c) Czy urządzenie opisane w [pytaniu trzecim, lit a)] można zakwalifikować jako »urządzenie ograniczające skuteczność działania«, jeżeli intensyfikacja działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń ma miejsce nie tylko w trakcie procedur homologacji, lecz również – sporadycznie – w przypadkach gdy konkretne warunki wykrywane w celu zintensyfikowania działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń w trakcie tych procedur homologacji zostają wykryte w trakcie rzeczywistej jazdy?

4) Wykładnia wyłączeń przewidzianych w art. 5

- a) Jaki jest zakres trzech wyłączeń przewidzianych w art. 5 ust. 2 [rozdziału II] [rozporządzenia nr 715/2007]?
- b) Czy zakaz stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania uruchamiających lub intensyfikujących działanie jakiegokolwiek części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, szczególnie podczas procedur homologacji, mógłby zostać [wyłączony] w oparciu o którąkolwiek z trzech przesłanek wymienionych w art. 5 ust. 2?
- c) Czy spowolnienie [starzenia się] lub powstawania zanieczyszczeń silnika można rozpatrywać w kategoriach »zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem]« lub »bezpieczeństwa użytkownika pojazdu«, które to względy mogą uzasadniać obecność urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a)?”.

43. Uwagi na piśmie przedstawiły rządy francuski i włoski, strony sporu w postępowaniu głównym (spółka X oraz powodowie cywilni A i in.) oraz Komisja Europejska.

44. Rządy wyżej wymienione, strony sporu w postępowaniu głównym (spółka X i powodowie cywilni A i in., B, AGLP i in., a także C i in.) oraz Komisja przedstawiły również uwagi ustne na rozprawie, która odbyła się w dniu 7 listopada 2019 r.

Analiza

Uwagi wstępne

45. Wydaje mi się, że tytułem wstępu należy bardziej szczegółowo przedstawić ramy prawne homologacji pojazdów silnikowych w Unii Europejskiej.

46. Homologacja typów pojazdów silnikowych jest w prawie Unii przedmiotem szczegółowego uregulowania, którego podstawą prawną są przepisy dotyczące ustanowienia i funkcjonowania rynku wewnętrznego (obecnie art. 114 TFUE).

47. Dyrektywa 2007/46 ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne oraz ogólne wymogi techniczne odnoszące się do homologacji wszystkich nowych pojazdów silnikowych (lekkich lub ciężkich) objętych jej zakresem stosowania.

48. W sektorze motoryzacyjnym każde uregulowanie ramowe ustanawia w ten sposób procedurę i skutki prawne homologacji typu pojazdu. Materialne wymogi homologacji typu są natomiast przedmiotem odrębnych przepisów.

49. Homologacja typu przebiega w następujący sposób: producent przedstawia prototyp pojazdu właściwym organom w celu wykazania, że prototyp ten spełnia wszystkie wymogi materialne ustanowione w aktach ustawodawczych wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 2007/46. W przypadku udzielenia przez właściwy organ administracyjny homologacji typu producent rozpoczyna produkcję danego typu pojazdu. Każdy pojazd wyprodukowany zgodnie z zatwierdzonym typem może zostać wprowadzony do obrotu bez potrzeby przeprowadzania dodatkowych badań.

50. W tym kontekście zharmonizowane wymogi techniczne dotyczące emisji zostały określone w art. 5 rozporządzenia nr 715/2007. Przepis ten nakłada na producentów obowiązek wyposażenia pojazdów w taki sposób, aby były one, w *trakcie normalnego użytkowania*, zgodne z wymogami ustanowionymi przez wspomniane rozporządzenie i przepisy wykonawcze do niego.

51. Artykuł 5 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia stanowi ponadto, że – z zastrzeżeniem pewnych enumeratywnie wymienionych wyjątków – stosowanie „urządzeń ograniczających skuteczność działania” (zdefiniowanych w art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia) jest zabronione.

52. Oznacza to, że zgodnie z art. 5 rozporządzenia nr 715/2007 pojazdy muszą być zaprojektowane nie tylko w taki sposób, aby nie przekraczały one, w *trakcie normalnego użytkowania*, wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu, lecz również w taki sposób, aby skuteczność ich układów kontroli emisji zanieczyszczeń nie mogła zostać zmniejszona „w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”¹⁵.

53. Do celów stosowania art. 5 rozporządzenia nr 715/2007 Komisja przewidziała w rozporządzeniu nr 692/2008 szczegółowe laboratoryjne procedury badawcze, za pomocą których producenci mogą wykazać, w celu uzyskania homologacji typu, że nowy typ pojazdu nie przekracza dopuszczalnych wartości emisji.

54. W niniejszej sprawie pomiary emisji objęte procedurą badawczą opierały się na jedynym stosowanym wówczas cyklu jazdy, a mianowicie na (opisanym powyżej) NEDC¹⁶. Są to badania standardowe, przeprowadzane w laboratorium, nie zaś w warunkach rzeczywistych, co powoduje, że techniki umożliwiające wykrycie cyklu homologacji i obejście prawa są w ich przypadku łatwiejsze.

W przedmiocie dopuszczalności pytań prejudycjalnych

55. Przed przystąpieniem do zbadania meritum pytań przedłożonych do oceny Trybunału należy wykazać ich dopuszczalność.

56. Niektóre ze stron sporu w postępowaniu głównym (A i in.) podniosły w swoich uwagach, że zakwalifikowanie urządzenia jako „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” dotyczy jedynie prawidłowości homologacji pojazdów. Niezależnie od tego, czy prawidłowość ta zostanie stwierdzona, nie ma ona wpływu na ewentualne wprowadzenie w błąd co do „istotnych cech” lub przeprowadzonych kontroli. W ocenie wspomnianych stron kodeks konsumencki przewiduje bowiem karalność wprowadzenia w błąd popełnionego „przy pomocy jakichkolwiek środków lub działań”, a zatem bez znaczenia jest to, czy wiązało się ono z naruszeniem przepisów rozporządzenia nr 715/2007. Pytania prejudycjalne, zdaniem wspomnianych stron, nie mają zatem wpływu na rozstrzygnięcie sporu w postępowaniu głównym¹⁷.

57. Spółka X również utrzymuje, że wspomniane pytania prejudycjalne nie mają znaczenia dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym. Jej zdaniem przedmiotem tego sporu (zarysowanego tak, jak wynika to z postanowienia odsyłającego) jest ustalenie, czy można jej postawić zarzut wprowadzenia w błąd oraz czy na tej podstawie sprawę można przekazać do sądu orzekającego. Spółka X podnosi, że na gruncie francuskiego prawa karnego przestępstwo wprowadzenia w błąd wymaga wystąpienia elementu przedmiotowego oraz elementu zamiaru, których istnienie w niniejszej sprawie nie jest pewne. Spółka X twierdzi, że niezależnie od odpowiedzi, jakiej Trybunał mógłby udzielić na pytania przedłożone przez sąd odsyłający, w żadnym razie nie jest możliwe postawienie jej zarzutu (ani tym bardziej przekazanie sprawy do sądu orzekającego).

¹⁵ Odnoszę się w tym miejscu do treści art. 3 pkt 10 in fine rozporządzenia nr 715/2007.

¹⁶ Zobacz pkt 19 niniejszej opinii. Od tego czasu badania laboratoryjne unowocześniono i uzupełniono o nową procedurę badawczą służącą do pomiaru emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (w języku angielskim „real driving emissions” lub „RDE”).

¹⁷ Wydaje się jednak, że na rozprawie doradca stron A i in. odstąpił od tego stanowiska, stwierdzając, że nie zamierza kwestionować dopuszczalności pytań prejudycjalnych oraz że zakwalifikowanie urządzenia jako „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” zwiększyłoby wagę naruszenia, nie stanowiąc jednak warunku sine qua non wykazania, że do naruszenia doszło.

58. Ponadto spółka X powołuje się na zasadę ustawowej określoności czynów zabronionych i kar: w braku przepisu, który wyraźnie zabrania pod groźbą kary czynów będących przedmiotem ścigania w niniejszej sprawie, nie może ona zostać skazana za przestępstwo wprowadzenia w błąd.

59. Spółka X utrzymuje nadto, że na tym etapie nie istnieje przed sądem odsyłającym *żaden* spór dotyczący przedłożonych pytań, ponieważ dotychczas nie przedstawiła ona przed tym sądem – ani ustnie, ani na piśmie – swojego stanowiska¹⁸ w przedmiocie wspomnianych pytań. Pytania te, jej zdaniem, są jedynie zwykłym wnioskiem o wydanie opinii doradczej w przedmiocie przepisów prawa Unii, bez związku z jakimkolwiek sporem, i mają z tego względu charakter czysto hipotetyczny. Dotyczy to w szczególności czwartego pytania prejudycjalnego dotyczącego wyjątków, o których mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, na które spółka X miała nie powoływać się dotychczas w ramach postępowania zawisłego przed sądem odsyłającym.

60. Co więcej, zdaniem spółki X zadane pytania prejudycjalne nie były przedmiotem kontradiktoryjnej debaty przed ich przedłożeniem Trybunałowi, co narusza zasadę należytego sprawowania wymiaru sprawiedliwości.

61. Wreszcie na rozprawie spółka X podniosła również, że zadane pytania prejudycjalne są „przedwczesne”, ponieważ przeprowadzone dotychczas analizy (przedstawione między innymi w opinii bieglej) nie pozwalają na wystarczająco dokładne ustalenie stanu faktycznego sporu.

62. Argumentację przedstawioną przez strony A i in. oraz przez spółkę X należy, moim zdaniem, odrzucić w całości.

63. Należy przede wszystkim zauważyć, że – zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału – w ramach współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi ustanowionej w art. 267 TFUE jedynie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za przyszły wyrok, należy, przy uwzględnieniu okoliczności konkretnej sprawy, zarówno ocena, czy dla wydania wyroku jest mu niezbędne uzyskanie orzeczenia prejudycjalnego, jak i ocena znaczenia pytań, które zadaje on Trybunałowi. W konsekwencji, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia¹⁹.

64. Tytułem uzupełnienia, mimo że kwestia ta nie została podniesiona przez strony w postępowaniu głównym, przypomnę również, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem „sędzia śledczy w sprawach karnych lub sędzia prowadzący postępowanie przygotowawcze są sądami w rozumieniu [art. 267 TFUE], powołanymi do orzekania w sposób niezależny i na podstawie prawa w sprawach, w odniesieniu do których ustawa przyznaje im właściwość, w ramach postępowania mającego na celu wydawanie orzeczeń o charakterze sądowym”²⁰.

18 Spółka X kwestionuje w tym względzie możliwość powoływania się na opinię prawną sporządzoną na jej zlecenie przez kancelarię prawną Freshfields Bruckhaus Deringer w grudniu 2015 r. – opinię, która została przekazana organom prowadzącym dochodzenie przed formalnym wszczęciem postępowania przygotowawczego [prowadzonego przez sędziów śledczych] i która miała dowodzić, dlaczego układ EGR nie może być uznany za „urządzenie ograniczające skuteczność działania”.

19 Zobacz wyrok z dnia 4 grudnia 2018 r., Minister for Justice and Equality i Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

20 Postanowienie z dnia 15 stycznia 2004 r., Saetti i Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

65. Wynika stąd, że pytania dotyczące prawa Unii korzystają z domniemania, że mają one znaczenie dla sprawy. Odmowa wypowiedzenia się przez Trybunał w przedmiocie pytania prejudycjalnego zadanego przez sąd krajowy jest możliwa tylko wtedy, gdy jest *oczywiste*, że wykładnia prawa Unii, o którą wnioskowano, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na pytania, które mu zadano²¹.

66. W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika jasno, że zakwalifikowanie spornego oprogramowania (regulującego stopień otwarcia zaworu EGR i co za tym idzie – poziom końcowych emisji NOx) jako „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” w świetle art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 może mieć wpływ na stwierdzenie, czy doszło do popełnienia czynu zabronionego na gruncie francuskiego prawa karnego (a mianowicie kwalifikowanego wprowadzenia w błąd, o którym mowa w art. L.213-1 i L.213-2 kodeksu konsumenckiego). Argumentację stron A i in. oraz spółki X co do braku użyteczności zadanych pytań należy zatem odrzucić, ponieważ przedłożone pytania wykazują oczywisty związek z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym.

67. O ile wykładnia przepisów rozporządzenia nr 715/2007 może mieć wpływ na stwierdzenie, czy doszło do popełnienia czynu zabronionego, o tyle podniesione przez spółkę X argumenty oparte na francuskim prawie karnym (to znaczy argumenty odnoszące się do elementu przedmiotowego oraz elementu zamiaru) nie mogą zostać uwzględnione. Nie mają one znaczenia dla oceny dopuszczalności pytań prejudycjalnych (na gruncie prawa Unii) i dotyczą kwestii należących do wyłącznej właściwości sądu odsyłającego²².

68. Argumenty dotyczące zasady ustawowej określoności czynów zabronionych i kar są pozbawione znaczenia z tego zaś względu, że wspomniane wyżej rozporządzenie reguluje homologację pojazdów silnikowych i jako takie nie ustanawia norm prawnokarnych.

69. Mam również poważne wątpliwości co do argumentu spółki X dotyczącego rzekomo hipotetycznego charakteru pytań prejudycjalnych.

70. Okoliczność, że taktyka procesowa spółki X przed sądem odsyłającym polega na nieudzielaniu odpowiedzi na pytania organów prowadzących dochodzenie, odmawianiu udostępnienia kodu źródłowego spornego oprogramowania oraz negowaniu oszukańczego charakteru tego oprogramowania nie świadczy o braku sporu: przeciwnie, skłaniam się ku uznaniu, że taktyka ta wskazuje na istnienie rzeczywistego sporu mającego zasadnicze znaczenie dla wyniku postępowania karnego zawisłego przed sądem odsyłającym.

71. Co się tyczy w szczególności czwartego pytania prejudycjalnego (dotyczącego wykładni wyjątków od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, o którym mowa w art. 5 ust. 2 wspomnianego wyżej rozporządzenia), spółka X podniosła, że nie powoływała się dotychczas przed sądem odsyłającym na wspomniane wyjątki, w związku z czym pytanie to ma charakter hipotetyczny. Spółka X, zapytana o tę kwestię przez Trybunał, przyznała jednak w sposób bardzo jasny, że nie wyklucza możliwości powołania się na takie wyjątki na późniejszym etapie postępowania zawisłego przed sądem odsyłającym. Stwierdzenie to również wydaje mi się świadczyć o tym, że przedmiotowe pytania nie są jedynie „zwykłym wnioskiem o wydanie opinii doradczej” dotyczącym zagadnień czysto hipotetycznych.

21 Zobacz wyrok z dnia 4 grudnia 2018 r., Minister for Justice and Equality i Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo).

22 Zobacz wyrok z dnia 13 listopada 2018 r., Čepelník (C-33/17, EU:C:2018:896, pkt 24 i przytoczone tam orzecznictwo).

72. Jeśli chodzi o brak kontrydiktoryjnej debaty przed sądem odsyłającym, pragnę jedynie zauważyć, że art. 267 TFUE nie uzależnia zwrócenia się do Trybunału od kontrydiktoryjnego charakteru postępowania, w którego toku sąd krajowy przedkłada pytanie prejudycjalne²³. Z tego względu również ten argument podniesiony przez spółkę X należy odrzucić.

73. Wreszcie, co się tyczy rzekomo przedwczesnego charakteru pytań prejudycjalnych przedłożonych w niniejszej sprawie, pragnę zauważyć, że wybór chwili zwrócenia się do Trybunału z pytaniami prejudycjalnymi należy wyłącznie do sądu odsyłającego²⁴. Zaznaczę ponadto, że argumentacja spółki X w tym względzie wydaje mi się mało przekonująca. Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu w postępowaniu głównym ujawniono w roku 2015 i były one przedmiotem kilku analiz technicznych (analiz, które same zostały poddane szczegółowemu badaniu, którego wyniki przedstawiono w opinii biegłego). W tym kontekście, moim zdaniem, trudno jest twierdzić (jak uczyniła to spółka X na rozprawie), że „na tym etapie nie doszło do ustalenia żadnych dokładnych okoliczności faktycznych”. Przeciwnie, uważam, że Trybunał dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego i prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na zadane mu pytania.

74. Wobec tego, mając na względzie powyższe rozważania, uważam, że dopuszczalność pytań prejudycjalnych została wykazana.

W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

75. Poprzez pierwsze pytanie prejudycjalne (składające się z dwóch pytań szczegółowych, które należy rozpatrzyć łącznie), sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy program zintegrowany ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub – ogólniej – oddziałujący na ten sterownik można uznać za „element konstrukcyjny” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.

76. Na pytanie to należy moim zdaniem udzielić odpowiedzi twierdzącej.

77. Pojęcie „urządzenia ograniczającego skuteczność działania”, o którym mowa w art. 3 pkt 10 wspomnianego rozporządzenia, oznacza *dowolny* element konstrukcyjny „mierzący [wykrywający] temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania [modulacji], opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń [układu kontroli emisji zanieczyszczeń] w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.

78. Jak słusznie zauważył rząd francuski, definicja ta nadaje pojęciu „elementu konstrukcyjnego” szeroki zakres. Elementem takim mogą być zarówno części mechaniczne, jak i oprogramowanie informatyczne sterujące uruchamianiem owych części, o ile oprogramowanie to wpływa na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejsza jego skuteczność. Takiego zresztą stanowiska spółka X broni w swoich uwagach na piśmie.

²³ Zobacz wyrok z dnia 25 czerwca 2009 r., Roda Golf & Beach Resort (C-14/08, EU:C:2009:395, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).

²⁴ Ponadto, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, okoliczność, że sprawa karna znajduje się na etapie postępowania przygotowawczego, nie stoi na przeszkodzie temu, aby sąd, przed którym toczy się postępowanie, zwrócił się do Trybunału z pytaniami prejudycjalnymi: zob. postanowienie z dnia 15 stycznia 2004 r., Saetti i Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo). W celu zapoznania się z obszerniejszymi uwagami w tym względzie zob. także: E. von Bardeleben, F. Donnat i D. Siritzky, „La Cour de justice de l’Union européenne et le droit du contentieux européen”, La Documentation française, Paris, 2012, s. 179, 180.

79. Pragnę uściślić, że element ten musi *pochodzić od producenta* pojazdu. W przypadku oprogramowania pokładowego nie ma znaczenia, czy zostało ono zainstalowane przed sprzedażą pojazdu, czy też pobrane później w ramach aktualizacji (narzuconej lub zaleconej przez wspomnianego producenta); nie może to być natomiast element zainstalowany z *inicjatywy samego właściciela lub użytkownika pojazdu*, bez związku z producentem.

80. Na pierwsze pytanie prejudycjalne należy zatem udzielić następującej odpowiedzi: artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że program zintegrowany ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub – ogólniej – oddziaływujący na ten sterownik można uznać za element konstrukcyjny w rozumieniu tego przepisu, o ile stanowi on integralną część owego sterownika.

W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego

81. Poprzez drugie pytanie prejudycjalne (składające się z dwóch pytań szczegółowych, które rozpatrzę łącznie), sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” obejmuje wyłącznie technologie i metody ograniczania emisji w fazie końcowej (to znaczy po ich powstaniu), czy – przeciwnie – pojęcie to obejmuje również technologie i metody, które, podobnie jak układ EGR, ograniczają emisje w fazie początkowej (to znaczy podczas ich powstawania).

82. Otóż istnieją dwie główne kategorie metod umożliwiających producentom optymalizację osiągnięć ich pojazdów pod względem emisji zanieczyszczeń: z jednej strony są to tzw. metody „wewnętrzny” (takie jak układ EGR), które polegają na minimalizowaniu powstawania gazów zanieczyszczających w samym silniku, a z drugiej strony – tzw. metody „oczyszczania spalin”, polegające na oczyszczaniu emisji po ich powstaniu (na przykład katalityczny układ wychwytywania NOx).

83. Spółka X opowiada się za bardzo wąską wykładnią pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń”. Jej zdaniem pojęcie to może oznaczać jedynie związane z emisjami zanieczyszczeń części, które znajdują się *wewnątrz* układu wydechowego, z wyłączeniem metod wewnętrzny. Wykładnia ta opiera się (głównie) na art. 2 ust. 18 rozporządzenia nr 692/2008, zgodnie z którym w kontekście układu OBD „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” oznacza „elektroniczny układ kontroli pracy silnika oraz wszelkie związane z emisjami zanieczyszczeń podzespoły *układu* kontroli spalin [...], które dostarczają dane wejściowe do układu lub otrzymują od niego dane wyjściowe”²⁵.

84. Nie podzielam zdania spółki X.

85. Pragnę na wstępie zauważyć, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu nr 715/2007.

86. Aby wyjaśnić jego zakres, należy odwołać się do kryteriów wykładni przyjętych przez Trybunał. Przypomnę, że zgodnie z utrwalonym orzecnictwem przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii „należy uwzględniać nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część ten przepis stanowi”²⁶.

²⁵ Podkreślenie moje.

²⁶ Zobacz wyrok z dnia 7 lutego 2018 r., American Express (C-304/16, EU:C:2018:66, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).

Wykładnia językowa

87. Na płaszczyźnie językowej „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” stanowi część pojazdu służącą kontrolowaniu pochodzących z niego emisji.

88. W tym względzie pragnę zauważyć, że układ EGR a priori może być zatem objęty zakresem stosowania tego pojęcia, ponieważ celem owego układu jest ograniczenie końcowych emisji NO_x. W opinii biegłego dołączonej do postanowienia odsyłającego wyraźnie wskazuje się, że „silniki są wyposażone w układ EGR *wyłącznie w celu ograniczenia emisji NO_x*” oraz że „gazy przepływające przez układ EGR są ostatecznie uwalniane do atmosfery”²⁷. Układ ten jak najbardziej stanowi „mechanizm kontroli emisji NO_x”²⁸.

89. Takie jest również stanowisko Komisji przedstawione w jej uwagach na piśmie, w których wskazuje ona (moim zdaniem słusznie), że układ EGR niewątpliwie jest częścią układu kontroli emisji zanieczyszczeń, ponieważ umożliwia kontrolowanie objętości tych emisji zgodnie z wcześniej ustalonymi parametrami poprzez przekierowanie większej lub mniejszej objętości spalin do układu dolotowego silnika²⁹.

90. Podobna wykładnia została przyjęta przez rządy francuski i włoski oraz powodów cywilnych, którzy przedstawili uwagi na piśmie lub na rozprawie.

91. W przeciwieństwie do spółki X nie uważam, by taka wykładnia pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” była zbyt szeroka lub mogła obejmować dowolną część pojazdu mającą jakikolwiek wpływ na objętość emisji zanieczyszczeń. Na rozprawie spółka X podniosła, że system elektrycznego otwierania okien oraz system klimatyzacji również mają wpływ na emisje pochodzące z pojazdu, co nie oznacza, że można w ich przypadku mówić o „układzie kontroli emisji zanieczyszczeń”. Przykłady te nie wydają mi się trafne: mechanizmy przywołane przez spółkę X nie służą ograniczaniu emisji NO_x, podczas gdy taki jest właśnie *cel* układu EGR³⁰. To właśnie ta różnica celów uzasadnia, moim zdaniem, uznanie układu EGR za układ kontroli emisji zanieczyszczeń³¹.

Wykładnia systemowa

92. Na płaszczyźnie systemowej należy przede wszystkim dokonać analizy pozostałych przepisów rozporządzenia nr 715/2007, aby ustalić, czy mogą one dostarczyć użytecznej odpowiedzi.

27 Stwierdzenie to znajduje się na s. 65 opinii biegłego (podkreślenie moje). Pragnę zauważyć na wszelki wypadek, że stwierdzenie to nie zostało podważone przez spółkę X.

28 Zobacz s. 66 (pkt 8.5) opinii biegłego.

29 W tym względzie nie ma znaczenia okoliczność, że uruchomienie zaworu EGR, choć istotnie ogranicza objętość NO_x, może prowadzić do *nieznacznego* zwiększenia innych rodzajów emisji (tlenku węgla lub cząstek stałych): odnoszę się tutaj do danych liczbowych wskazanych w pkt 36 niniejszej opinii.

30 Spółka X argumentowała również, że wąską wykładnię należy przyjąć ze względów przewidywalności, skoro celem postępowania (w niniejszej sprawie) jest ustalenie, czy doszło do popełnienia czynu zabronionego. Jak zauważyłam w pkt 68 niniejszej opinii, kwestia ta jest bez znaczenia: rozporządzenie nr 715/2007 nie zawiera żadnych norm prawnych.

31 Układ EGR, moim zdaniem, objęty jest zarówno szerszą kategorią „części mając[ych] potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń” (o której mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007), jak i węższą kategorią „układów kontroli emisji zanieczyszczeń” (w rozumieniu art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007). Poza tym, układ EGR stanowi również *urządzenie kontrolujące emisję zanieczyszczeń* w rozumieniu art. 3 pkt 11 wspomnianego rozporządzenia, to znaczy część pojazdu, która reguluje lub ogranicza emisję spalin z rury wydechowej (co wyjaśnia na przykład odniesienie do układu EGR w pkt 3.3 załącznika I do rozporządzenia nr 692/2008). W przepisach, które przeanalizowałam, nie ma nic, co pozwalałoby twierdzić, że dana część nie może być objęta kilkoma kategoriami jednocześnie (kategoriami „części mając[ych] potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń”, „urządze[ń] kontrolując[ych] emisję zanieczyszczeń” oraz „układów kontroli emisji zanieczyszczeń” w niniejszej sprawie).

93. Artykuł 4 ust. 2 tego rozporządzenia nakłada na producentów *obowiązek rezultatu*: powinni oni zadbać o to, aby zastosowane środki techniczne *zapewniały* efektywne ograniczenie emisji spalin z rury wydechowej. Artykuł 3 pkt 6 wspomnianego rozporządzenia definiuje pojęcie „emisji spalin z układu wylotowego [z rury wydechowej]”, wskazując, że są to emisje zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych, bez dalszego doprecyzowania.

94. Oznacza to, że ani art. 4 ust. 2, ani art. 3 pkt 6 nie precyzują, na jakim etapie działania pojazdu (lub za pomocą jakiego środka technicznego) emisje te powinny być modulowane lub ograniczane.

95. Rozporządzenie nr 715/2007 jest neutralne pod względem technologicznym w tym znaczeniu, że nie narzuca ono żadnego konkretnego rozwiązania technologicznego. Określa ono jedynie cel, jaki ma zostać osiągnięty w zakresie ograniczania emisji, przy czym owe emisje są *mierzone na wylocie rury wydechowej*.

96. Dokonane przez spółkę X rozróżnienie między metodami wewnątrzsilnikowymi i metodami oczyszczania spalin nie znajduje zatem uzasadnienia w brzmieniu rozporządzenia nr 715/2007. Co więcej, rozróżnienie to wydaje się nie mieć większego sensu na płaszczyźnie faktycznej. Chociaż spółce X z łatwością przychodziło utrzymywanie podczas rozprawy, że „to, co nie wydostaje się z silnika, nie stanowi emisji”, nie zmienia to faktu, że – jak zdrowsorozsądkowo zauważyła Komisja – w praktyce NOx pozostają NOx: ostatecznie zawsze wydostają się one przez rurę wydechową (niezależnie od tego, czy ich powstawanie zostało ograniczone w fazie początkowej, na poziomie silnika, czy zostały one objęte procesem oczyszczania spalin w fazie końcowej, wewnątrz układu wydechowego)³².

97. Zaproponowane przez spółkę X zbędne rozróżnienie między metodami ograniczania emisji w fazie początkowej i w fazie końcowej nie znajduje również uzasadnienia w regulaminie nr 83 (EKG ONZ), a w szczególności w jego pkt 2.16³³. Okoliczność, że pkt 6.5.1.3 dodatku 1 do załącznika 11 do wspomnianego regulaminu wymienia dwie metody oczyszczania spalin w kategorii układów kontroli emisji zanieczyszczeń (lub układów zapobiegania emisji zanieczyszczeń), nie oznacza ipso facto, że inne metody (takie jak układ EGR) nie mogą być objęte zakresem stosowania tego pojęcia: są to jedynie pojedyncze przykłady, nie zaś enumeratywne wyliczenie.

98. Jak jest natomiast na gruncie rozporządzenia nr 692/2008, na które spółka X powołała się w uwagach na piśmie, a także na rozprawie?

99. Zacznę od poczynienia uwagi, że rozporządzenie nr 692/2008, wydane przez Komisję³⁴, jest aktem niższej rangi w stosunku do rozporządzenia nr 715/2007 (pochodzącego od Rady i Parlamentu Europejskiego) i zasadniczo nie może ono ograniczać zakresu jego stosowania. Co więcej, art. 2 ust. 18 rozporządzenia nr 692/2008 (na który powołuje się spółka X) znajduje zastosowanie „w kontekście [pokładowego układu diagnostycznego]” i nie ma zakresu generalnego.

³² Zobacz również pkt 88 niniejszej opinii: gazy przepływające przez układ EGR są (ostatecznie) uwalniane do atmosfery.

³³ Pragnę dodać, że we francuskiej wersji tego rozporządzenia, przyjętej w 2015 r., termin „système de contrôle des émissions” (układ [kontroli] emisji zanieczyszczeń) zastąpiono terminem „système antipollution” (układ [zapobiegania] emisji zanieczyszczeń). Moim zdaniem owa zmiana, niekoniecznie odzwierciedlona w pozostałych wersjach językowych, również wydaje się przemawiać za szerokim rozumieniem tego pojęcia. Zobacz również przypis 4 do niniejszej opinii.

³⁴ Jest to w istocie rozporządzenie przyjęte przez Komisję w celu wykonania niektórych przepisów rozporządzenia nr 715/2007 (to znaczy art. 4, 5 i 8).

100. Ponadto stanowisko przyjęte przez spółkę X wydaje się opierać na błędnej wykładni owego art. 2 ust. 18. Zdaniem spółki X przepis ten zakłada bowiem, że układ kontroli emisji zanieczyszczeń musi być częścią „związaną z emisjami” i „znajdującą się *wewnątrz układu wydechowego*”³⁵. Tymczasem ów przepis dotyczy wszelkich podzespołów (związanych z emisjami) *układu* wydechowego, w szczególności we francuskiej wersji językowej wspomnianego rozporządzenia³⁶. Nie jest zatem konieczne, aby część ta fizycznie znajdowała się *wewnątrz* układu wydechowego.

101. Podobnie jak Komisja skłaniam się ku przypuszczeniu, że owa błędna wykładnia ma swoje źródło w angielskiej wersji językowej rozporządzenia nr 692/2008, w której mowa o „any emission-related component *in the exhaust [...] system*”³⁷. Ten zabieg językowy (w angielskiej wersji językowej³⁸) nie wydaje mi się poprawny w kontekście rozporządzenia nr 715/2007, którego angielska wersja językowa konsekwentnie posługuje się sformułowaniem „tailpipe emissions” (we francuskiej wersji językowej sformułowanie to tłumaczy się jako „*émissions au tuyau arrière d’échappement*”³⁹). Użyte sformułowania wyraźnie odzwierciedlają logikę leżącą u podstaw rozporządzenia nr 715/2007: emisje zawsze są *mierzone* przy wylocie układu wydechowego, ponieważ to z niego są one zawsze ostatecznie *uwalniane* (zanim zanieczyszczą powietrze). Nie oznacza to jednak, że mechanizm pozwalający na kontrolowanie emisji musi koniecznie znajdować się *wewnątrz* układu wydechowego sensu stricto.

102. Na koniec pragnę jeszcze zauważyć, że dodatek 2 do załącznika XI do rozporządzenia nr 692/2008 wyraźnie włącza układ EGR do wykazu układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Stanowi to potwierdzenie – o ile takie kolejne potwierdzenie jest potrzebne – błędnego charakteru bronionej przez spółkę X wykładni art. 2 ust. 18 owego rozporządzenia.

Wykładnia celowościowa

103. Omówię teraz cele rozporządzenia nr 715/2007 oraz ich wpływ na wykładnię sformułowania „układ kontroli emisji zanieczyszczeń”.

104. Z motywów 1 i 5 wspomnianego rozporządzenia wynika, że jego celem jest w szczególności zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony środowiska naturalnego oraz że osiągnięcie celów Unii w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz ograniczania emisji pochodzących z pojazdów. W motywie 6 tego rozporządzenia uściślono, że „[w] szczególności w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania wartości dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń konieczna jest znaczna redukcja emisji [NO_x] w pojazdach z silnikami o zapłonie samoczynnym”.

105. Ponadto z art. 4 wspomnianego rozporządzenia wynika, że jego celem jest zapewnienie *efektywnego* ograniczenia emisji w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdów, w normalnych warunkach użytkowania.

106. Mając na względzie wolę prawodawcy Unii, wyrażoną w tych przepisach bardzo jasno, uważam, podobnie jak rząd francuski i Komisja, że wykładni pojęcia „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” należy dokonywać w sposób szeroki. Ograniczenie zakresu tego pojęcia do metod oczyszczania spalin (z wyłączeniem metod wewnątrzsilnikowych, takich jak układ EGR) w znacznym stopniu pozbawiłoby rozporządzenie nr 715/2007 jego skuteczności (*effet utile*). Z tego względu rozróżnienie dokonane przez spółkę X nie jest uzasadnione.

35 Odnoszę się tutaj do uwag na piśmie przedstawionych przez spółkę X.

36 Tytułem przykładu chciałabym zauważyć, że dotyczy to również następujących wersji językowych przedmiotowego rozporządzenia: włoskiej (zawierającej sformułowanie „*del sistema di scarico*”), hiszpańskiej („*del sistema de escape*”) oraz polskiej (słowo „układ” jest odmienione w dopełniaczu, nie zaś w miejscowniku). Podkreślenie moje.

37 Podkreślenie moje.

38 Tego rodzaju zabieg językowy został użyty również w niemieckiej wersji językowej rozporządzenia nr 692/2008, która zawiera sformułowanie „*im Abgas- oder Verdunstungssystem*”. Podkreślenie moje.

39 W niemieckiej wersji językowej rozporządzenia nr 715/2007 mowa o „*Auspuffemissionen*”.

Wnioski

107. W świetle językowej, systemowej, lecz również celowościowej wykładni przepisów rozporządzenia nr 715/2007 uważam, że odpowiedź na drugie pytanie prejudycjalne powinna być sformułowana w następujący sposób: artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” obejmuje zarówno te technologie, metody i części mechaniczne lub informatyczne, które umożliwiają ograniczanie emisji (w tym emisji NOx) w fazie początkowej, na wzór układu EGR, jak i te, które umożliwiają ich oczyszczanie i ograniczanie w fazie końcowej, po ich powstaniu.

W przedmiocie trzeciego pytania prejudycjalnego

108. Trzecie pytanie prejudycjalne obejmuje trzy pytania szczegółowe: rozpatrzeniem drugiego pytania szczegółowego zajmę się w następnej sekcji niniejszej opinii, dokonując analizy czwartego pytania prejudycjalnego.

109. Pytania szczegółowe pierwsze i trzecie dotyczą w istocie kwestii tego, czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie wykrywające wszelkie parametry związane z przebiegiem przewidzianych przez to rozporządzenie procedur homologacji w celu uruchomienia lub zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania jakiegokolwiek części układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli do intensyfikacji działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń może również sporadycznie dojść w sytuacji, gdy konkretne warunki wywołujące tę intensyfikację wystąpią w trakcie rzeczywistej jazdy.

110. Moim zdaniem na pytanie to należy udzielić odpowiedzi twierdzącej.

111. „Urządzenie ograniczające skuteczność działania” oznacza element konstrukcyjny wykrywający różnego rodzaju parametry (temperaturę, prędkość pojazdu itd.) w celu włączenia, modulacji, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który to element zmniejsza skuteczność działania tego układu w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu.

112. Spółka X podnosi dwa argumenty, aby podważyć taką kwalifikację w niniejszej sprawie.

113. W ramach pierwszego argumentu twierdzi ona, że układ EGR nie stanowi układu kontroli emisji zanieczyszczeń i że w związku z tym element konstrukcyjny, który moduluje działanie układu EGR, nie może zostać uznany za „urządzenie ograniczające skuteczność działania”. Zważywszy na proponowaną przeze mnie odpowiedź na drugie pytanie prejudycjalne, argumentu tego nie można uwzględnić. W związku z tym nie będę szerzej zajmowała się tą kwestią.

114. Drugi argument spółki X jest następujący: urządzenia ograniczające skuteczność działania, które intensyfikują działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń *podczas badań laboratoryjnych* (takich jak badania NEDC), nie zmniejszają skuteczności działania tego układu. Stwierdzenie zastosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania może nastąpić jedynie w przypadku, gdy modulacja wywoływana jest podczas normalnego użytkowania pojazdu.

115. Argument ten wydaje mi się zarazem zwodniczy i bezzasadny, zarówno na płaszczyźnie faktycznej, jak i prawnej.

116. *Na płaszczyźnie faktycznej*, z postanowienia odsyłającego oraz z opinii biegłego wynika, że układ EGR działa w dwóch trybach sterowanych przez sporne oprogramowanie. W przypadku wykrycia cyklu charakterystycznego dla badania homologacyjnego układ EGR przechodzi w „tryb 1”. W przeciwnym wypadku, w razie niewykrycia warunków charakterystycznych dla badania homologacyjnego, układ wybiera „tryb 0”.

117. W trybie 1 zawór EGR wykazuje zwiększony stopień otwarcia i pozwala na przestrzeganie przez pojazd przewidzianych w przepisach ograniczeń w zakresie emisji NOx. Natomiast w trybie 0 (który w praktyce jest trybem przeważającym w rzeczywistych warunkach jazdy), zawór EGR nie jest całkowicie wyłączony, lecz jego otwarcie jest zmniejszone. Tego rodzaju modulacja prowadzi do znacznego zwiększenia emisji NOx w stosunku do emisji, które występują w fazie badań⁴⁰, a w każdym razie do osiągnięcia poziomu, który nie jest zgodny z wartościami dopuszczalnymi określonymi w rozporządzeniu nr 715/2007⁴¹.

118. Jak słusznie podniosły Komisja i rząd francuski, jest zatem niewątpliwe, że przedmiotowe urządzenie „moduluje” działanie części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, ponieważ modyfikuje ono poziom emisji w zależności od wykrycia różnego rodzaju określonych wcześniej parametrów, przechodząc z jednego trybu do drugiego.

119. Innymi słowy, wybierając domyślnie tryb 0 w normalnych warunkach użytkowania pojazdu, zastosowany mechanizm prowadzi do zmniejszenia skuteczności działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń. Okoliczność, że mechanizm ten intensyfikuje działanie tego układu jedynie w razie wykrycia warunków specyficznych dla badania homologacyjnego, nie ma na to stwierdzenie żadnego wpływu.

120. *Na płaszczyźnie prawnej* stwierdzić należy, że teza broniona przez spółkę X nie jest ponadto zgodna z brzmieniem, kontekstem, ani celem art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007.

121. Jak bowiem słusznie zauważyła Komisja, przepis ten nie opiera się na *dychotomicznym rozróżnieniu* pomiędzy fazą badań przeprowadzanych do celów homologacji typu pojazdu a późniejszym okresem normalnego użytkowania pojazdu. Homologacja pojazdów silnikowych bazuje na *procedurach badawczych, które powinny, w miarę możliwości, odpowiadać warunkom przyszłego normalnego użytkowania pojazdu* po wprowadzeniu go do obrotu. Celem badania jest odwzorowanie *ex ante* rzeczywistych warunków jazdy, jakie zostaną napotkane podczas jego normalnego użytkowania.

122. Metoda badawcza NEDC obejmuje swego rodzaju teoretyczną trasę odzwierciedlającą (schematycznie) „warunk[i], jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”. Częściowe lub całkowite wyłączenie układu kontroli emisji zanieczyszczeń, zaprogramowane w taki sposób, by poza ową teoretyczną trasą dochodziło do niego systematycznie, nieuchronnie prowadzi do zmniejszenia skuteczności działania tego układu w normalnych warunkach użytkowania. Takie wymuszone wyłączenie niewątpliwie skutkuje naruszeniem art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007.

123. Brak jest zatem podstawy prawnej uzasadniającej stanowisko, którego broni spółka X.

⁴⁰ W opinii biegłego wspomina się o „trzykrotnym wzroście emisji NOx, znacznie przekraczającym margines błędu dopuszczalny przy zastosowanych pomiarach i protokole”: zob. s. 74 opinii biegłego.

⁴¹ Ibidem.

124. Ponadto, na płaszczyźnie *kontekstualnej*, należy również odnieść się do art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, który ustanawia obowiązek zapewnienia efektywnego ograniczenia emisji z rury wydechowej w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdów, w *normalnych warunkach użytkowania*⁴². Urządzenie, którego wyłącznym celem jest zapewnienie przestrzegania określonych w przepisach wartości dopuszczalnych podczas badań przeprowadzanych w laboratorium, w istocie narusza ten obowiązek. Pełne oparcie dla tego stanowiska stanowi opinia biegłego, którego zdaniem „zgodnie z duchem prawa układu kontroli emisji zanieczyszczeń powinny działać w trakcie normalnego działania pojazdu”⁴³. Przychylenie się do stanowiska spółki X byłoby równoznaczne z „przyjęciem, że celem przepisów nie jest ograniczanie emisji zanieczyszczeń na co dzień [...], a jedynie poddawanie technologii testowaniu metodycznemu”⁴⁴. Oczywiście jest, że taka wykładnia nie byłaby zgodna z systemową logiką rozporządzenia nr 715/2007.

125. Rozważania przedstawione przez biegłego w naturalny sposób prowadzą mnie do *celowościowego* aspektu pytania: zważywszy na cele rozporządzenia nr 715/2007 (wskazane w pkt 104 i 105 niniejszej opinii), nie ulega wątpliwości, że przyjęcie tezy bronionej przez spółkę X skutkowałoby nieuzasadnionym ograniczeniem skuteczności (*effet utile*) rozporządzenia nr 715/2007 i zakazu stosowania urządzeń, o których mowa w art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia.

126. Wreszcie, podobnie jak Komisja i rząd francuski uważam, że nie ma znaczenia, iż do intensyfikacji działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń może *sporadycznie* dojść przy okazji normalnego użytkowania pojazdu. Jak zauważyła Komisja, szanse wystąpienia takiego zbiegu okoliczności są znikome (z uwagi na specyfikę badania NEDC). Przestrzeganie przez pojazd wartości dopuszczalnych określonych w przedmiotowym rozporządzeniu podczas jego normalnego użytkowania powinno być *regulą*, a nie *wyjątkiem* związanym z przypadkowym wystąpieniem warunków odpowiadających warunkom zachodzącym podczas badań homologacyjnych.

127. W świetle powyższych rozważań uważam, że odpowiedź na trzecie pytanie prejudycjalne powinna być sformułowana w następujący sposób: artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie wykrywające wszelkie parametry związane z przebiegiem przewidzianych przez to rozporządzenie procedur homologacji w celu uruchomienia lub zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania jakiegokolwiek części układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli do intensyfikacji działania wspomnianego układu kontroli emisji zanieczyszczeń może również sporadycznie dojść w sytuacji, gdy konkretne warunki wywołujące tę intensyfikację przypadkowo wystąpią w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.

W przedmiocie czwartego pytania prejudycjalnego

128. W pytaniu trzecim lit. b) oraz pytaniu czwartym (obejmującym trzy pytania szczegółowe) sąd odsyłający zastanawia się nad zgodnością z prawem urządzenia ograniczającego skuteczność działania, takiego jak to rozpatrywane w postępowaniu głównym, a w szczególności nad kwestią, czy tego rodzaju urządzenie może być objęte zakresem stosowania jednego z wyjątków od zakazu, o którym mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Dokładniej rzecz ujmując, sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy spowolnienie starzenia się lub zanieczyszczania silnika można rozpatrywać w kategoriach „zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem]” lub „bezpieczeństw[a] użytkowania pojazdu” w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia i czy w związku z tym można uznać, że owo spowolnienie uzasadnia zastosowanie wspomnianego urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

⁴² Zobacz również art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 715/2007, odnoszący się do „normalnego użytkowania” pojazdów.

⁴³ Zobacz s. 75 opinii biegłego.

⁴⁴ Ibidem.

129. Przypomnę, że stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń jest zakazane i że ten generalny zakaz doznaje jedynie trzech wyjątków, a mianowicie jeżeli: a) *urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem* oraz ze względu na *bezpieczeństwo użytkowania* pojazdu; b) urządzenie nie działa *poza fazą rozruchu silnika*; lub c) te warunki zostały *w istotny sposób ujęte w procedurach badawczych* celem pomiaru emisji par paliwa i średniej emisji spalin z rury wydechowej.

130. Zważywszy na przedstawione wcześniej okoliczności faktyczne, wyjątki przewidziane w art. 5 ust. 2 lit. b) i c) rozporządzenia nr 715/2007 w oczywisty sposób nie mają w niniejszej sprawie znaczenia.

131. Należy natomiast przeanalizować wyjątek, o którym mowa w art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, pozwalający uzasadnić zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania, jeżeli jest ono niezbędne w celu zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania pojazdu.

132. Trzeba zauważyć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wyjątki należy *interpretować ściśle*, tak aby nie *pozbawić znaczenia* przepisów ogólnych⁴⁵. Z tego względu wykładnia wyjątków nie może wykraczać poza przypadki *wyraźnie* przewidziane w danym przepisie⁴⁶.

133. Nie pozostaje mi zatem nic innego, jak odrzucić na wstępie podniesiony przez spółkę X argument, zgodnie z którym należy opowiedzieć się za „szeroką” wykładnią lub „szerokim” zakresem stosowania przedmiotowego wyjątku⁴⁷.

134. W niniejszej sprawie należy zinterpretować pojęcia „wypadku” i „uszkodzenia”. Moim zdaniem ich zakres można wyjaśnić poprzez dokonanie wykładni językowej i celowościowej tych pojęć.

135. *Na płaszczyźnie językowej* pragnę zauważyć, że powszechnie przyjmuje się, iż pojęcie „wypadku” odnosi się do nieprzewidzianego i nagłego zdarzenia wiążącego się ze szkodami lub zagrożeniami, takimi jak obrażenia lub śmierć⁴⁸. Natomiast pojęcie „uszkodzenia” oznacza szkodę wynikającą zwykle z gwałtownej lub nagłej przyczyny⁴⁹. W mojej ocenie pojęcia „accident” i „damage” użyte w angielskiej wersji językowej rozporządzenia nr 715/2007 nie stoją z tym znaczeniem w sprzeczności⁵⁰.

136. Jeżeli brzmienie przepisu prawa Unii jest jasne i precyzyjne, należy się go trzymać⁵¹.

137. Stosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania może być zatem na gruncie art. 5 ust. 2 lit. a) wspomnianego rozporządzenia uzasadnione tylko wtedy, gdy urządzenie to jest *niezbędne* w celu zabezpieczenia silnika przed *nagłymi* szkodami.

45 Wyrok z dnia 22 kwietnia 2010 r., Komisja/Zjednoczone Królestwo (C-346/08, EU:C:2010:213, pkt 39 i przytoczone tam orzecznictwo).

46 Zobacz m.in. wyroki: z dnia 16 maja 2013 r., Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, pkt 24); a także z dnia 5 marca 2015 r., Copydan Båndkopi (C-463/12, EU:C:2015:144, pkt 87 i przytoczone tam orzecznictwo).

47 Zdaniem spółki X za szeroką wykładnią (lub szerokim zakresem stosowania) przemawia okoliczność, że rozpatrywany wyjątek „nie nakłada obowiązku stosowania najlepszej dostępnej technologii i [...] musi być interpretowany indywidualnie w każdym przypadku, nie zaś w sposób abstrakcyjny”. Pragnę w tym względzie zauważyć, że przedmiotowy wyjątek w żaden sposób nie odnosi się do konieczności (lub braku konieczności) stosowania „najlepszej dostępnej technologii”. Zważywszy na to, że wyjątek ten ustanawia normę ogólną, w sposób konieczny ma on charakter normatywny i abstrakcyjny. Argument podniesiony przez spółkę X jest wobec tego nieskuteczny.

48 Odnosnie do znaczenia tego pojęcia w języku francuskim – zobacz słownik *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littre, Paris, 1973, s.v. „Accident”.

49 Odnosnie do znaczenia tego pojęcia w języku francuskim – zobacz słownik *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littre, Paris, 1973, s.v. „Dégât”.

50 I tak, w języku angielskim słowo „damage” można zdefiniować w następujący sposób: „physical harm that impairs the value, usefulness, or normal function of something” (zob. w tym względzie Oxford Dictionary of English, OUP, 2016). Pojęcie „accident” zdefiniowano w tym słowniku następująco: „An unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury. An event that happens by chance or that is without apparent or deliberate cause”.

51 Wyrok z dnia 8 grudnia 2005 r., EBC/Niemcy (C-220/03, EU:C:2005:748, pkt 31).

138. Moim zdaniem należy zatem odrzucić rozszerzającą wykładnię zaproponowaną przez rząd włoski, zgodnie z którą pojęcie „uszkodzenia” należy rozumieć na tyle szeroko, aby obejmowało ono zużycie, utratę wydajności lub utratę wartości majątkowej pojazdu wynikające z jego starzenia się, a także ze stopniowego zanieczyszczania jego silnika.

139. Jak słusznie podniosły Komisja i rząd francuski, starzenie się i zanieczyszczanie silnika lub części silnika stanowią nieuniknione konsekwencje *normalnego* użytkowania pojazdu. Są to *zwykłe i przewidywalne* skutki stopniowego gromadzenia się zanieczyszczeń w silniku w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu, w normalnych warunkach użytkowania – skutki, które można zresztą ograniczać dzięki regularnym przeglądom, planowanym w długoterminowej perspektywie. Nie chodzi tutaj zatem o wypadki, uszkodzenia czy zagrożenia mogące wpłynąć na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu.

140. Przejdę teraz do aspektu *celowościowego* pytania. Moim zdaniem w świetle celów rozporządzenia nr 715/2007, a w szczególności celu ochrony środowiska naturalnego i poprawy jakości powietrza w Unii⁵², wykładnia rozszerzająca, za którą opowiada się rząd włoski, nie znajduje żadnego uzasadnienia.

141. Wykładnia ta prowadziłaby do pozbawienia przepisu ogólnego (to znaczy zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń) jego znaczenia.

142. Na producentach pojazdów ciąży bowiem obowiązek zapewnienia, aby nie przekraczały one wartości dopuszczalnych określonych w przepisach dotyczących emisji *w ciągu całego okresu ich normalnego działania*⁵³ oraz aby pojazdy te – przestrzegając owych wartości dopuszczalnych – działały w sposób bezpieczny. O ile nie można wykluczyć, że działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń może mieć negatywny wpływ (w perspektywie długoterminowej) na żywotność lub niezawodność silnika, o tyle okoliczność ta w żaden sposób nie stanowi uzasadnienia dla wyłączenia tego układu podczas normalnego działania pojazdu, w normalnych warunkach użytkowania, wyłącznie w celu przeciwdziałania starzeniu się lub stopniowemu zanieczyszczaniu silnika.

143. Innymi słowy, w żadnym razie nie można przyjąć wykładni przedstawionej (w niniejszej sprawie) przez rząd włoski, ponieważ sprowadza się ona do pozbawienia wspomnianego zakazu wszelkiej skuteczności (*effet utile*) i jest w sposób oczywisty sprzeczna z przyświecającym prawodawcy Unii zamiarem zapewnienia ograniczenia emisji zanieczyszczeń realizowanym poprzez określenie wartości dopuszczalnych, które powinny być przestrzegane podczas normalnego użytkowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu.

144. Co więcej, taka wykładnia w istocie oznaczałaby, że względy ekonomiczne (takie jak utrzymanie wartości pojazdu na wypadek jego ponownej sprzedaży) mają pierwszeństwo przed zdrowiem publicznym⁵⁴. Byłoby to sprzeczne zarówno z literą, jak i duchem rozporządzenia nr 715/2007⁵⁵.

145. Co z tego wynika dla niniejszej sprawy?

⁵² Zobacz pkt 104 i 105 niniejszej opinii.

⁵³ Zobacz również pkt 50 i 52 niniejszej opinii.

⁵⁴ Co do zasady ochronie zdrowia publicznego należy przypisywać nadrzędne znaczenie w stosunku do względów ekonomicznych: zob. analogicznie wyrok z dnia 17 lipca 1997 r., *Affish* (C-183/95, EU:C:1997:373, pkt 43).

⁵⁵ Pragnę zauważyć, że proponowana przeze mnie wykładnia jest podobna do wykładni przyjmowanej obecnie przez Komisję w zawiadomieniu C(2017) 352 final z dnia 26 stycznia 2017 r. [Wytyczne dotyczące oceny pomocniczych strategii kontroli emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania w odniesieniu do stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6)]. Zawiadomienie to nie jest jednak wiążące i nie może (jako takie) stanowić podstawy wykładni dokonywanej przez Trybunał. Należy przy tym zauważyć, że okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu w postępowaniu głównym miały miejsce przed przyjęciem wspomnianego zawiadomienia. Z tego względu uważam, że zawiadomienia tego nie powinno się uwzględniać przy ocenie niniejszej sprawy.

146. W mojej ocenie jedynie *bezpośrednie* ryzyko uszkodzenia mogącego wpłynąć na niezawodność silnika i wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania.

147. Ustalenie, czy urządzenie rozpatrywane w postępowaniu głównym jest objęte zakresem omówionego powyżej wyjątku, należy do sądu odsyłającego – jedynego sądu właściwego do ustalenia i dokonania oceny okoliczności faktycznych⁵⁶.

148. W moim przekonaniu warto jednakże zauważyć, że zgodnie z opinią biegłego układ EGR „nie prowadzi do uszkodzenia silnika”⁵⁷, choć może obniżać jego rzeczywiste osiągi i przyspieszać jego zanieczyszczanie, a tym samym – przyczyniać się do „częstszego i bardziej kosztownego” serwisowania⁵⁸. W świetle tego stwierdzenia wydaje mi się, że przedmiotowe urządzenie ograniczające skuteczność działania nie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed *wypadkami* lub *uszkodzeniem* oraz dla zapewnienia *bezpieczeństwa użytkowania pojazdu*.

149. Odpowiedź na trzecie pytanie prejudycjalne lit. b) oraz czwarte pytanie prejudycjalne powinna mieć zatem następujące brzmienie: artykuł 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że cel w postaci spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika nie uzasadnia zastosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tego przepisu.

Wnioski

150. Mając na względzie powyższe rozważania, proponuję, aby na pytania prejudycjalne zadane przez vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris [wiceprezesa sądu pierwszej instancji w Paryżu prowadzącego postępowanie przygotowawcze, Francja] Trybunał udzielił następującej odpowiedzi:

1) Pierwsze pytanie prejudycjalne

Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów należy interpretować w ten sposób, że program zintegrowany ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub – ogólniej – oddziaływujący na ten sterownik można uznać za element konstrukcyjny w rozumieniu tego przepisu, o ile stanowi on integralną część owego sterownika.

2) Drugie pytanie prejudycjalne

Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” obejmuje zarówno te technologie, metody i części mechaniczne lub informatyczne, które umożliwiają ograniczanie emisji (w tym emisji tlenków azotu) w fazie początkowej, na wzór układu recyrkulacji spalin, jak i te, które umożliwiają ich oczyszczanie i ograniczanie w fazie końcowej, po ich powstaniu.

3) Trzecie pytanie prejudycjalne

⁵⁶ Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem wyłącznie sąd krajowy jest bowiem właściwy do ustalenia i dokonania oceny okoliczności faktycznych będących przedmiotem postępowania głównego: zob. wyrok z dnia 8 maja 2019 r., Dodić (C-194/18, EU:C:2019:385, pkt 45).

⁵⁷ Zobacz s. 74 i 75 opinii biegłego.

⁵⁸ Zobacz s. 76 opinii biegłego.

Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie wykrywające wszelkie parametry związane z przebiegiem przewidzianych przez to rozporządzenie procedur homologacji w celu uruchomienia lub zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania jakiegokolwiek części układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli do intensyfikacji działania wspomnianego układu kontroli emisji zanieczyszczeń może również sporadycznie dojść w sytuacji, gdy konkretne warunki wywołujące tę intensyfikację przypadkowo wystąpią w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.

4) Czwarte pytanie prejudycjalne

Artykuł 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że cel w postaci spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika nie uzasadnia zastosowania urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu tego przepisu.