



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)

z dnia 17 grudnia 2020 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Zbliżanie ustawodawstw – Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 – Artykuł 3 pkt 10 – Artykuł 5 ust. 2 – Urządzenie ograniczające skuteczność działania – Pojazdy silnikowe – Silnik Diesla – Emisje zanieczyszczeń – Program oddziałujący na sterownik kontrolujący pracę silnika – Technologie i metody umożliwiające ograniczenie produkcji i emisji zanieczyszczeń

W sprawie C-693/18

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez sędziów śledczych tribunal de grande instance de Paris (sądu pierwszej instancji w Paryżu, Francja) postanowieniem z dnia 26 października 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 29 października 2018 r., w postępowaniu karnym przeciwko:

X,

przy udziale:

CLCV i in.,

A i in.,

B,

AGLP i in.,

C i in.,

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: A. Arabadjiev, prezes izby, T. von Danwitz i P.G. Xuereb (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,

sekretarz: V. Giacobbo, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 listopada 2019 r.,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu X –D. Lecat, P. Benson i J. Philippe, avocats oraz R.B.A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,
- w imieniu A i.in. –C. Constantin-Vallet, avocat,

* Język postępowania: francuski.

- w imieniu B –P. Peuvrel oraz X. Leuck, avocats
- w imieniu AGLP i.in. –F. Sartre, avocat,
- w imieniu C i.in. –J. Bensaid oraz F. Verdier, avocats,
- w imieniu rządu francuskiego – początkowo D. Colas, J. Traband, E. Leclerc i A.-L. Desjonquères, a następnie J. Traband, E. Leclerc i A.-L. Desjonquères, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu włoskiego – G. Palmieri, w charakterze pełnomocnika, którą wspierali G. Palatiello oraz P. Pucciariello, avvocati dello Stato,
- w imieniu Komisji Europejskiej – J.-F. Brakeland M. Huttunen oraz A.C. Becker, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznik generalnej na posiedzeniu w dniu 30 kwietnia 2020 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 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 (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach postępowania karnego wszczętego przeciwko spółce X, producentowi samochodów, z powodu wprowadzenia na rynek francuski pojazdów silnikowych wyposażonych w oprogramowanie mogące wpływać na układ kontroli emisji gazów zanieczyszczających w zależności od warunków jazdy, które owo oprogramowanie wykrywało.

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 silnik (Dz.U. 2006, L 375, s. 242) określa wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdu silnikowego.
- 4 Punkt 2.16 tego regulaminu stanowi:
„Dla celów niniejszego regulaminu:

[...]

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 nieuwzględniony wymogami dotyczącymi rozruchu silnika, lub

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

- 5 Z pkt 7.3.1.2. regulaminu nr 83 EKG ONZ wynika, że recyrkulacja spalin [*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] jest jednym z parametrów układu ograniczającego emisję zanieczyszczeń.

Prawo Unii

Decyzja 97/836/WE

- 6 Na mocy art. 1 decyzji Rady 97/836/WE 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), Wspólnota Europejska przystąpiła do tego porozumienia.

- 7 Zgodnie z art. 3 ust. 1 tej decyzji:

„Na podstawie art. 1 ust. 5 [zrewidowanego porozumienia z 1958 r.] Wspólnota oświadcza, że jej przystąpienie będzie się ograniczać do wprowadzenia w życie regulaminów EKG ONZ wymienionych w załączniku II do niniejszej decyzji”.

- 8 Pośród regulaminów EKG ONZ wymienionych w rzeczonym załączniku II figuruje regulamin nr 83 EKG ONZ.

Dyrektywa ramowa

- 9 Zgodnie z motywem 11 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. 2007, L 263, s. 1), zmienionej rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1060/2008 z dnia 7 października 2008 r. (Dz.U. 2008, L 292, s. 1) (zwanej dalej „dyrektywą ramową”):

„[...] Do wspólnotowej procedury homologacji typu należy w konsekwencji włączyć regulaminy Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), do których przystępuje Wspólnota zgodnie z tą decyzją, a także poprawki do regulaminów EKG ONZ, do których Wspólnota już przystąpiła, jako wymagania dotyczące homologacji typu WE pojazdów lub jako przepisy alternatywne wobec obowiązującego prawa wspólnotowego. [...]”

10 Artykuł 34 ust. 1 tej dyrektywy ramowej przewiduje:

„Regulaminy EKG ONZ, które przyjęła Wspólnota i które są wyszczególnione w załączniku IV część I i w załączniku XI, są częścią homologacji typu WE na tych samych warunkach, co oddzielne dyrektywy i rozporządzenia. Mają zastosowanie do tych kategorii pojazdów, które są wymienione w stosownych kolumnach tabeli znajdującej się w załączniku IV część I i w załączniku XI”.

11 Artykuł 35 ust. 1 akapit pierwszy wspomnianej dyrektywy ramowej stanowi:

„Regulaminy EKG ONZ wymienione w załączniku IV część II są uznawane za równoważne odpowiadającym im oddzielnym dyrektywom lub rozporządzeniom na tyle, na ile pokrywa się ich zakres i przedmiot”.

12 Regulamin nr 83 EKG ONZ został wymieniony w załączniku IV do dyrektywy ramowej.

Rozporządzenie nr 715/2007

13 Zgodnie z motywami 1 i 4–6 rozporządzenia nr 715/2007:

„(1) [...] Należy [...] 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.

[...]

(4) [...] konieczność dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu (transport powietrzny, morski i lądowy), gospodarstw domowych oraz sektora energetyki, rolniczego i przemysłu w celu realizacji celów [Unii Europejskiej] w zakresie jakości powietrza. [...]

(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. [...]”

14 Artykuł 3 pkt 6 i 10 tego rozporządzenia stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia i jego środków wykonawczych stosuje się następujące definicje:

[...]

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

[...]

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”.

15 Artykuł 4 ust. 1 i 2 wspomnianego rozporządzenia 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 i emisji par paliwa, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania. [...]

[...]”

16 Artykuł 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 stanowi:

„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”.

17 Załącznik I do tego rozporządzenia, zatytułowany „Wartości dopuszczalne”, przewiduje w szczególności dopuszczalne wartości emisji tlenków azotu.

Rozporządzenie (WE) nr 692/2008

- 18 Artykuł 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego i zmieniającego rozporządzenie nr 715/2007 (Dz.U. 2008, L 199, s. 1) przewiduje:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki wprowadzające przepisy art. 4, 5 i 8 rozporządzenia (WE) nr 715/2007”.

- 19 Zgodnie z art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 692/2008:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[...]

18. »układ kontroli emisji zanieczyszczeń« oznacza, w kontekście układu OBD [pokładowego układu diagnostycznego], 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”.

- 20 Załącznik III do tego rozporządzenia, zatytułowany »Sprawdzanie średnich emisji spalin w warunkach otoczenia (badanie typu 1)«, stanowi:

„1. Wprowadzenie

Niniejszy załącznik opisuje procedurę dla badania typu 1 sprawdzającego średnie emisje spalin w warunkach otoczenia.

[...]”

- 21 Załącznik XI do rozporządzenia nr 692/2008, zatytułowany »Diagnostyka pokładowa (OBD) w pojazdach silnikowych«, przewiduje w swoim dodatku 2, dotyczącym »[p]odstawow[e] charakterystyk[i] rodziny pojazdów»:

„[...]

Układ kontroli emisji zanieczyszczeń:

[...]

– recyrkulacja spalin (tzn. z recyrkulacją lub bez),

[...]”

Prawo francuskie

- 22 Artykuł L. 213-1 code de la consommation [zwanego dalej „kodeksem konsumenckim”], w brzmieniu obowiązującym do dnia 18 marca 2014 r., stanowi:

„Każdy, 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; lub

2° co do ilości wydanych rzeczy lub ich tożsamości, poprzez wydanie towaru innego niż określona rzecz, która była przedmiotem umowy; lub

3° co do przydatności do użycia, zagrożeń związanych z używaniem produktu, przeprowadzonych kontroli, sposobów użycia lub środków ostrożności, jakie należy zachować,

podlega karze pozbawienia wolności do lat dwóch oraz karze grzywny w wysokości do 35 000 EUR albo jednej z tych kar”.

- 23 Artykuł L. 213-1 kodeksu konsumenckiego, w brzmieniu obowiązującym od dnia 19 marca 2014 r. do dnia 30 czerwca 2016 r., stanowi:

„Każdy, 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; lub

2° co do ilości wydanych rzeczy lub ich tożsamości, poprzez wydanie towaru innego niż określona rzecz, która była przedmiotem umowy; lub

3° co do przydatności do użycia, zagrożeń związanych z używaniem produktu, przeprowadzonych kontroli, sposobów użycia lub środków ostrożności, jakie należy zachować,

podlega karze pozbawienia wolności do lat dwóch oraz karze grzywny w wysokości 300 000 EUR.

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”.

- 24 Artykuł L. 213-2 wspomnianego kodeksu, w brzmieniu obowiązującym do dnia 18 marca 2014 r., stanowi:

„Kary przewidziane w art. L. 213-1 podwyższa się dwukrotnie:

1° jeżeli na skutek popełnienia przestępstw przewidzianych w tym przepisie używanie towaru grozi niebezpieczeństwem dla zdrowia ludzi lub zwierząt;

2° jeżeli przestępstwo przewidziane w art. L. 213-1 zostało popełnione lub usiłowane je popełnić:

a) za pomocą wag, miar i innych urządzeń podających zafałszowane lub niedokładne wyniki; lub

- b) za pomocą manipulacji lub praktyk zmierzających do zafałszowania operacji analizowania lub dozowania, ważenia lub mierzenia, lub mających na celu zmianę składu, ciężaru lub objętości towarów w sposób noszący znamiona oszustwa, także przed dokonaniem tych czynności; lub
- c) za pomocą wprowadzających w błąd wyjaśnień w celu wywołania przekonania co do dokładności wcześniejszej operacji”.

25 Artykuł L. 213-2 tego kodeksu, w brzmieniu obowiązującym od dnia 19 marca 2014 r. do dnia 30 czerwca 2016 r., stanowi:

„I.- Kary przewidziane w art. L. 213-1 podwyższa się do pięciu lat pozbawienia wolności oraz do 600 000 EUR grzywny, jeżeli przestępstwo określone w art. L. 213-1 zostało popełnione lub usiłowano je popełnić:

1° za pomocą wag, miar i innych urządzeń podających zafałszowane lub niedokładne wyniki; lub

2° za pomocą manipulacji lub praktyk zmierzających do zafałszowania operacji analizowania lub dozowania, ważenia lub mierzenia, lub mających na celu zmianę składu, ciężaru lub objętości towarów w sposób noszący znamiona oszustwa, także przed dokonaniem tych czynności; lub

3° za pomocą wprowadzających w błąd wyjaśnień w celu wywołania przekonania co do dokładności wcześniejszej operacji.

„II.- Kary przewidziane w art. L. 213-1 podwyższa się do siedmiu lat pozbawienia wolności oraz do 750 000 EUR grzywny, jeżeli popełnienie przestępstwa określonego w art. L. 213-1 lub usiłowanie jego popełnienia:

1° doprowadziło do tego, że używanie towaru grozi niebezpieczeństwem dla zdrowia ludzi lub zwierząt;

2° nastąpiło w ramach zorganizowanej grupy przestępczej.

III.- Kary grzywny przewidziane w niniejszym przepisie mogą zostać podwyższone, 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”.

26 Zgodnie z art. L. 213-6 kodeksu konsumenckiego:

„Osoby prawne ponoszące, na zasadach przewidzianych w art. 121-2 code pénal [zwanego dalej »kodeksem karnym«], odpowiedzialność karną za przestępstwa określone w art. od L. 213-1 do L. 213-4 podlegają, poza grzywną wymierzaną zgodnie z art. 131-38 [kodeksu karnego], karom przewidzianym w art. 131-39 pkt 2–9 tego kodeksu.

Zakaz, o którym mowa art. 131-39 pkt 2 [kodeksu karnego], dotyczy działalności, przy wykonywaniu której lub w związku z którą zostało popełnione przestępstwo”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

27 Spółka X jest producentem samochodów sprzedającym pojazdy silnikowe na terytorium Francji. Z postanowienia odsyłającego wynika, iż zarzuca się tej spółce wprowadzanie do obrotu na tym terytorium pojazdów wyposażonych w oprogramowanie zdolne do wykrycia fazy homologacji tych pojazdów w celu zafałszowania wyników kontroli emisji gazów zanieczyszczających, w szczególności tlenu azotu (NOx), przeprowadzanych podczas tej fazy.

- 28 W dniu 28 września 2015 r., w związku z informacjami ujawnionymi w prasie, vice-président du conseil régional d’Île-de-France chargé des transports [wiceprzewodniczący rady regionalnej Île-de-France ds. transportu] zawiadomił prokuraturę w Paryżu (Francja) o działaniach spółki X dotyczących wprowadzenia na rynek pojazdów wyposażonych w to oprogramowanie.
- 29 W dniu 2 października 2015 r. prokuratura w Paryżu, uznawszy, że owe działania powinno się uznać za „kwalifikowane wprowadzenie w błąd”, 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] o przeprowadzenie dochodzenia w przedmiocie warunków dopuszczenia przedmiotowych pojazdów do ruchu na rynku francuskim.
- 30 Jednocześnie ministre de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie [minister ekologii, zrównoważonego rozwoju i energii] zwróciła się do Service national des enquêtes (SNE) 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] o wszczęcie postępowania wyjaśniającego w celu ustalenia, czy pojazdy sprzedawane na terytorium Francji są wyposażone w takie oprogramowanie.
- 31 W ramach częściowej homologacji w zakresie emisji zanieczyszczeń pojazdy bada się zgodnie z protokołem, którego parametry są określone w rozporządzeniach; parametry te obejmują w szczególności przyjęty profil prędkości, temperaturę i kondycjonowanie wstępne pojazdu. Profil prędkości stosowany do celów badań homologacyjnych, nazywany „New European Driving Cycle” (NEDC), jest wykonywany w laboratorium i polega na powtarzaniu czterech cykli miejskich, po których następuje jeden cykl pozamiejski. Umożliwia on także sprawdzenie, czy emitowana ilość NOx jest niższa od wartości maksymalnej przewidzianej w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007.
- 32 Zawór recyrkulacji spalin (zwany dalej „zaworem EGR”) jest jedną z technologii stosowanych przez producentów samochodów, w tym spółkę X, w celu kontroli i redukcji emisji NOx powstałych w wyniku niepełnego spalania paliwa.
- 33 Zawór EGR umożliwia, po jego otwarciu, przepływ spalin do kolektora dolotowego w celu ich spalania po raz drugi oraz ich schłodzenia za pomocą wymiennika ciepła. Jest on kontrolowany przez sterownik kontrolujący pracę silnika, którym jest system informatyczny zainstalowany w pojeździe i który zarządza elektronicznie różnymi funkcjami zintegrowanymi z pojazdem, takimi jak funkcje związane z zarządzaniem silnikiem, skrzynią biegów lub bezpieczeństwem. Otwarcie zaworu EGR jest sterowane w czasie rzeczywistym przez sterownik kontrolujący pracę silnika, który wysyła polecenia do aktywatora zaworu EGR na podstawie informacji dostarczanych przez poszczególne czujniki, w szczególności czujniki prędkości, temperatury silnika lub temperatury powietrza. Skuteczność oczyszczania spalin jest zatem związana z otwarciem tego zaworu, który jest sterowany przez kod źródłowy oprogramowania zintegrowanego ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika.
- 34 SNE załączyło do swojego raportu testy i badania przeprowadzone 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. Testy te, które miały na celu sprawdzenie, czy można by domniemywać nadużycie w zakresie testów oczyszczania spalin, wykazały, że emisje NOx w niektórych skontrolowanych pojazdach spółki X były 2, 3,2, 3,4 lub 3,6 razy wyższe, w zależności od pojazdu, niż wartości stwierdzone podczas procedury homologacji tych pojazdów.
- 35 Dodatkowe badania na trzech pojazdach tej spółki, powierzone Institut français du pétrole Énergies nouvelles [francuskiemu instytutowi paliw i nowych energii, IFPEN] na zlecenie ministère de l’Écologie, du Développement durable et de l’Énergie, [ministerstwa ekologii, zrównoważonego rozwoju i energii], wykazały ponadto, że poziom emisji NOx zostaje obniżony w przypadku wykrycia cyklu homologacji, ponieważ otwarcie zaworu EGR ulega wówczas znacznemu zwiększeniu.

- 36 W dniu 16 października 2015 r. prezes francuskiej spółki zależnej od spółki X oświadczył podczas przesłuchania z wolnej stopy, że nie został poinformowany o mechanizmie działania tego oprogramowania oraz o jego oszukańczym charakterze i wyjaśnił, że pojazdy w nie wyposażone będą objęte akcją serwisową w celu aktualizacji owego oprogramowania.
- 37 W dniach 15 i 18 grudnia 2015 r., na zlecenie spółki X, kancelaria adwokacka przekazała prowadzącym dochodzenie dokument mający na celu wykazanie, że układu EGR nie można uważać za „urządzenia ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu rozporządzenia nr 715/2007.
- 38 W dniu 19 lutego 2016 r. w wyniku tego dochodzenia prokurator Republiki wystąpił do trzech sędziów śledczych tribunal de grande instance de Paris (France) [sądu pierwszej instancji w Paryżu, Francja]. W akcie wniesionym przez prokuratora do sędziów śledczych spółce X zarzucono, że od dnia 1 września 2009 r. wprowadzała w błąd na terytorium Francji nabywców pojazdów wyposażonych w silniki diesla generacji Euro 5 i Euro 6 co do istotnych cech tych pojazdów z powodu obecności urządzenia ograniczającego skuteczność działania sprzecznego z rozporządzeniem nr 715/2007 oraz co do przeprowadzonych kontroli, przy czym okolicznością obciążającą jest to, że skutek tych działań używanie towarów jest niebezpieczne dla zdrowia ludzi lub zwierząt.
- 39 Sędziowie śledczy tribunal de grande instance de Paris (sądu pierwszej instancji w Paryżu) zarządzili powołanie biegłego w celu dokonania analizy wyników badań przeprowadzonych przez organy administracyjne, mianowicie badań wykonanych przez UTAC i IFPEN, oraz dokonania wszelkich innych analiz technicznych umożliwiających opisanie sposobu działania spornego oprogramowania i przedstawienie jego wpływu na wielkość emisji NOx w pojazdach wyposażonych w to oprogramowanie. W raporcie przedstawionym w dniu 26 kwietnia 2017 r. biegły stwierdził, iż odnośne pojazdy były wyposażone w urządzenie pozwalające na wykrycie procedury homologacji, dostosowanie działania układu recyrkulacji spalin dla celów tej homologacji i zmniejszenie, na potrzeby tej procedury, emisji NOx. Uznał, że zamontowane w tych pojazdach układy kontroli emisji zanieczyszczeń zostały zmanipulowane w celu zwiększenia otwarcia zaworu EGR w przypadku wykrycia fazy homologacji. Zmniejszenie otwarcia zaworu EGR w normalnych warunkach użytkowania tych pojazdów zmniejsza skuteczność układu kontroli emisji zanieczyszczeń i przejawia się zwiększeniem emisji NOx.
- 40 Zdaniem biegłego, gdyby funkcjonowanie zaworu EGR w normalnych warunkach użytkowania było identyczne z funkcjonowaniem stwierdzonym podczas procedury homologacji, odnośne pojazdy wytwarzałyby znacznie mniej NOx, ich zużycie paliwa i moc uległyby zmniejszeniu, a serwisowanie byłoby częstsze i bardziej kosztowne. Dzięki przeprowadzonej manipulacji pojazdy wykazują lepszą zdolność przyspieszania, większą moc, mniejsze zanieczyszczenie przewodów wlotowych, zaworów i komory spalania, co przyczynia się do wydłużenia żywotności i zwiększenia niezawodności silnika. Tym samym bez tej manipulacji odnośne pojazdy nie zostałyby homologowane.
- 41 W dniu 28 marca 2017 r. spółka X została wezwana do stawienia się przed sędziami śledczymi tribunal de grande instance de Paris (sądu pierwszej instancji w Paryżu). Korzystając ze statusu osoby podejrzanej występującej w charakterze świadka [témoin assisté], odmówiła udzielenia odpowiedzi na zadane jej pytania. Organy sądowe państwa członkowskiego siedziby spółki X także odmówiły przekazania materiałów dochodzenia, o które zwrócili się sędziowie śledczy. Ponadto ponad 1200 osób wniosło powództwo cywilne w tej sprawie.
- 42 Sędziowie śledczy tribunal de grande instance de Paris (sądu pierwszej instancji w Paryżu) twierdzą, że urządzenia umożliwiające oddziaływanie na funkcjonowanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń pojazdów mogą przybierać różne formy, w związku z czym należy wyjaśnić, co wchodzi w zakres pojęcia „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, zważywszy, że ów przepis definiuje to pojęcie, odwołując się do wielu pojęć, które nie stanowiły jeszcze przedmiotu wykładni Trybunału.

- 43 Ponieważ kwalifikacja czynu jako „wprowadzenia w błąd”, rozważana w postępowaniu przygotowawczym będącym przedmiotem postępowania głównego, opiera się na zakwalifikowaniu urządzenia jako „urządzenia ograniczającego skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007, sędziowie śledczy tribunal de grande instance de Paris (sądu pierwszej instancji w Paryżu) uważają, że wykładnia tych przepisów jest konieczna do wydania orzeczenia zarówno w przedmiocie ewentualnego postawienia zarzutów spółce X, jak i w przedmiocie przekazania tej sprawy do sądu orzekającego po zakończeniu postępowania przygotowawczego.
- 44 W tych okolicznościach sędziowie śledczy tribunal de grande instance de Paris (sądu pierwszej instancji w Paryżu) postanowili zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Wykładnia pojęcia »elementu konstrukcyjnego«
- a) Jaki jest zakres znaczeniowy pojęcia »elementu konstrukcyjnego« 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 – oddziałujący na ten sterownik można uznać za »element konstrukcyjny« w rozumieniu tego przepisu?
- 2) Wykładnia pojęcia »układu kontroli emisji zanieczyszczeń«
- a) Jaki jest zakres znaczeniowy pojęcia »układu kontroli emisji zanieczyszczeń« użytego w art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w definicji urządzenia ograniczającego skuteczność działania (defeat device)?
 - b) Czy pojęcie układu 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 »urządzenia ograniczającego 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 [rozporządzenia nr 715/2007]
- a) Jaki jest zakres trzech wyłączeń przewidzianych w art. 5 ust. 2 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 [tego rozporządzenia]?

- c) Czy spowolnienie [starzenia się] lub zanieczyszczania silnika można rozpatrywać w kategoriach »zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem]« lub »bezpieczeństwa użytkowania pojazdu«, które to względy mogą uzasadniać obecność urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 5 ust. 2 lit. a) [tego rozporządzenia]?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie dopuszczalności

- 45 Spółka X podnosi zarzut niedopuszczalności wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z tego względu, że po pierwsze, odpowiedź Trybunału na zadane pytania nie jest konieczna, aby sąd odsyłający mógł wydać orzeczenie w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym. W tym względzie podnosi ona, iż taka odpowiedź nie miałaby wpływu na stwierdzenie znamion przestępstwa kwalifikowanego wprowadzenia w błąd, które jest jej zarzucane na podstawie francuskiego prawa karnego.
- 46 Po drugie, spółka X uważa, iż uzależnienie stwierdzenia przestępstwa od wykładni rozporządzenia nr 715/2007 skutkuje naruszeniem zasady ustawowej określoności czynów zabronionych i kar.
- 47 Po trzecie, spółka X twierdzi, iż na tym etapie nie istnieje żaden spór przed sądem odsyłającym powiązany z zadanymi pytaniami, przez co mają one charakter czysto hipotetyczny. Jako że nie zajęła ona stanowiska w przedmiocie tych pytań, stanowią one jedynie zwykły wniosek o wydanie opinii doradczej dotyczącej przepisów prawa Unii.
- 48 Po czwarte, zadane pytania prejudycjalne nie były przedmiotem kontradiktoryjnej debaty, co narusza zasadę należytego sprawowania wymiaru sprawiedliwości.
- 49 Po piąte, nawet jeżeli zadane pytania odzwierciedlają rozumowanie sądu odsyłającego, spółka X twierdzi, że postanowienie odsyłające nie przedstawia z należyłą jasnością powodów, dla których sąd ten uważa, iż wykładnia przepisów rozporządzenia nr 715/2007 jest przydatna dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, ani związku pomiędzy tą wykładnią a owym sporem. W tym względzie owa spółka wskazała także, iż pytania prejudycjalne zostały postawione przedwcześnie, zważywszy, że na tym etapie dochodzenia nie ustalono stanu faktycznego w wystarczająco precyzyjny sposób.
- 50 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE współpracy pomiędzy Trybunałem i sądami krajowymi wyłącznie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i który ma obowiązek wydać w tej sprawie orzeczenie, należy dokonanie oceny, z uwzględnieniem szczególnych okoliczności tej sprawy, zarówno tego, czy orzeczenie w trybie prejudycjalnym jest niezbędne do wydania wyroku w zawisłej przed nim sprawie, jak i oceny znaczenia pytań, z którymi zwraca się on do Trybunału. W związku z tym jeśli postawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest w zasadzie zobowiązany do wydania orzeczenia [wyrok z dnia 24 listopada 2020 r., Openbaar Ministerie (Podrabianie dokumentów), C-510/19, EU:C:2020:953, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo].
- 51 Oznacza to, że pytania dotyczące prawa Unii korzystają z domniemania posiadania znaczenia dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w przedmiocie złożonego przez sąd krajowy pytania prejudycjalnego jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wniesiono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na postawione mu pytania [wyrok z dnia 24 listopada 2020 r., Openbaar Ministerie (Podrabianie dokumentów), C-510/19, EU:C:2020:953, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo].

- 52 W niniejszej sprawie należy stwierdzić przede wszystkim, że postanowienie odsyłające zawiera umotywowane omówienie ram prawnych i faktycznych sporu w postępowaniu głównym, jak również powodów, dla których sąd odsyłający uznał, że odpowiedź na przedstawione w kontekście tego sporu pytania jest mu niezbędna do wydania orzeczenia.
- 53 Z postanowienia odsyłającego wynika również, że kwalifikacja czynu jako „kwalifikowanego wprowadzenia w błąd”, przewidziana przez prawo krajowe w odniesieniu do czynów takich jak te zarzucane spółce X, zależy od tego, czy oprogramowanie, którego dotyczy postępowanie główne, można uznać za „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, którego używanie jest zakazane na mocy art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia.
- 54 W tych okolicznościach nie można uznać, że wykładnia prawa Unii, o którą się zwrócono, nie ma związku ze stanem faktycznym i przedmiotem sporu w postępowaniu głównym.
- 55 Następnie, co się tyczy stwierdzenia znamion przestępstwa kwalifikowanego wprowadzenia w błąd we francuskim prawie karnym, należy przypomnieć, iż w ramach przewidzianego w art. 267 TFUE postępowania dokonanie wykładni prawa krajowego i zbadanie przesłanek przez nie przewidzianych należy do wyłącznej właściwości sądu odsyłającego (wyrok z dnia 13 listopada 2018 r., Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, pkt 24 i przytoczone tam orzecznictwo), wobec czego argumentacja przedstawiona przez spółkę X w tej kwestii nie wystarczy do obalenia domniemania posiadania znaczenia dla sprawy, o którym mowa w pkt 51 niniejszego wyroku.
- 56 To samo odnosi się do argumentacji spółki X dotyczącej zasady ustawowej określoności czynów zabronionych i kar. Rozporządzenie nr 715/2007 nie wprowadza bowiem sankcji karnych, przez co zasada ta jest pozbawiona znaczenia dla oceny dopuszczalności niniejszego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.
- 57 Wreszcie, nie można uwzględnić argumentacji spółki X, zgodnie z którą zadane pytania prejudycjalne nie były przedmiotem kontradiktoryjnej debaty, ponieważ art. 267 TFUE nie uzależnia możliwości zwrócenia się do Trybunału od kontradiktoryjnego charakteru postępowania przed sądem odsyłającym [wyrok z dnia 16 lipca 2020 r., Governo della Repubblica italiana (status włoskich sędziów pokoju), C-658/18, EU:C:2020:572, pkt 63].
- 58 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest zatem dopuszczalny.

Co do istoty

W przedmiocie pytania pierwszego

- 59 Poprzez swoje pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub oddziałujące na ten sterownik stanowi „element konstrukcyjny” w rozumieniu tego przepisu.
- 60 Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 definiuje „urządzenie ograniczające skuteczność działania” jako „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”.

- 61 Z tego przepisu wynika, iż nie definiuje on pojęcia „elementu konstrukcyjnego”.
- 62 W tym względzie, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, ustalenia znaczenia i zakresu pojęć, których definicji prawo Unii nie zawiera, należy dokonywać zgodnie z ich zwykłym znaczeniem w języku potocznym, z uwzględnieniem kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania, którego są częścią (wyrok z dnia 1 października 2020 r., C-526/19, Entoma, EU:C:2020:769, pkt 29).
- 63 W pierwszej kolejności, należy zauważyć, że termin „element konstrukcyjny” oznacza, w swoim zwykłym znaczeniu, przedmiot wyprodukowany w celu włączenia go do funkcjonalnej całości.
- 64 W drugiej kolejności, z art. 3 pkt 10 tego rozporządzenia wynika, że pojęcie urządzenia ograniczającego skuteczność działania, o którym mowa w tym przepisie, oznacza „dowolny” element konstrukcyjny. Należy uznać w tym względzie, podobnie jak czynią to rząd francuski i Komisja, że taka definicja urządzenia ograniczającego skuteczność działania nadaje więc pojęciu „elementu konstrukcyjnego” szeroki zakres, który obejmuje zarówno części mechaniczne, jak i elementy elektroniczne sterujące uruchamianiem tych części, jeżeli wpływają one na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejszają jego skuteczność.
- 65 W niniejszej sprawie z postanowienia odsyłającego wynika, iż otwarcie zaworu EGR jest sterowane w czasie rzeczywistym przez jeden ze sterowników kontrolujących pracę silnika, który stanowi system informatyczny zainstalowany w pojeździe. Tym samym na podstawie informacji dostarczanych przez poszczególne czujniki, w szczególności czujniki prędkości lub temperatury silnika, sterownik ten wysyła polecenia do aktywatora zaworu EGR. Skuteczność oczyszczania spalin jest związana z otwarciem tego zaworu, który jest sterowany przez kod źródłowy oprogramowania zintegrowanego ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika.
- 66 W konsekwencji oprogramowanie, takie jak to będące przedmiotem postępowania głównego, zintegrowane ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika stanowi „element konstrukcyjny” w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, jeżeli wpływa ono na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejsza jego skuteczność.
- 67 Tę szeroką wykładnię pojęcia „elementu konstrukcyjnego” potwierdza zamierzony przez rozporządzenie nr 715/2007 cel, który polega – jak wynika z motywu 6 tego rozporządzenia – na znacznej redukcji emisji NOx w pojazdach z silnikami o zapłonie samoczynnym w celu poprawy jakości powietrza i przestrzegania dopuszczalnych wartości emisji zanieczyszczeń.
- 68 W świetle całości powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, iż oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub oddziałujące na ten sterownik stanowi „element konstrukcyjny” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli wpływa ono na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejsza jego skuteczność.

W przedmiocie pytania drugiego

- 69 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu tego przepisu obejmuje jedynie technologie i metody „oczyszczania spalin”, które ograniczają emisję w fazie końcowej, czyli po ich powstaniu, czy również takie, które tak jak układ EGR ograniczają emisję w fazie początkowej, czyli przy ich powstawaniu.

- 70 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że istnieją dwie metody, które producenci mogą zastosować w pojazdach z silnikiem Diesla w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń; po pierwsze, tak zwana metoda wewnątrzsilnikowa, taka jak układ EGR, która polega na ograniczeniu powstawania zanieczyszczeń w samym silniku, a po drugie, tak zwana metoda oczyszczania spalin, która polega na oczyszczaniu emisji spalin po ich powstaniu.
- 71 Rozporządzenie nr 715/2007 nie definiuje pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” jako takiego, ale przypomina w swojej preambule, że zważywszy na cel polegający na zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń, do którego dąży to rozporządzenie, konieczne jest zapewnienie urządzeń przeznaczonych do pomiaru i tym samym do kontroli emisji zanieczyszczeń podczas użytkowania pojazdu.
- 72 Zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w punkcie 62 niniejszego wyroku ustalenia znaczenia i zakresu pojęć, których definicji prawo Unii nie zawiera, należy dokonywać zgodnie z ich zwykłym znaczeniem w języku potocznym, z uwzględnieniem kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania, którego są częścią.
- 73 Przede wszystkim należy zauważyć, że na płaszczyźnie językowej układ kontroli emisji zanieczyszczeń stanowi część pojazdu służącą kontrolowaniu pochodzących z niego emisji.
- 74 W tym względzie z postanowienia odsyłającego wynika, że układ EGR jest urządzeniem, którego jedynym celem jest zmniejszanie, a zatem kontrolowanie emisji NOx. Nie można zatem wywnioskować z art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, że takie urządzenie nie mogłoby, z technicznego punktu widzenia, stanowić części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, jeżeli umożliwia ono kontrolę wielkości emisji NOx w oparciu o wcześniej ustalone parametry.
- 75 Za przyjęciem takiej wykładni przemawia ponadto kontekst, w jaki wpisuje się art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. Przepis ten, zawarty w rozdziale I tego rozporządzenia poświęconym jego przedmiotowi, zakresowi i definicjom, należy rozpatrywać w świetle różnych przepisów tego rozporządzenia, a także ram prawnych dotyczących homologacji pojazdów silnikowych w Unii, w które to ramy owo rozporządzenie się wpisuje.
- 76 W tym względzie należy przypomnieć, iż część I załącznika IV do dyrektywy ramowej zawiera wykaz aktów prawnych przewidujących istotne wymogi, które muszą być spełnione, aby można było udzielić homologacji typu pojazdu silnikowego. Rozporządzenie nr 715/2007 jest wymienione w tym załączniku i przewiduje w art. 5, iż części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami tego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do niego. Co się tyczy kontroli emisji zanieczyszczeń, artykuł ten nakłada szczegółowe wymagania techniczne, które zostały określone w rozporządzeniu nr 692/2008. Rozporządzenie to odsyła z kolei, w zakresie niektórych wymagań technicznych związanych z homologacją typu pojazdów, do regulaminu nr 83 EKG ONZ.
- 77 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o rozporządzenie nr 715/2007, jego art. 4 ust. 2 przewiduje, że środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą zapewniać efektywne ograniczenie między innymi emisji spalin z układu wylotowego w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania. W tym względzie art. 3 pkt 6 tego rozporządzenia definiuje pojęcie „emisji spalin z układu wylotowego” jako „emisję zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych”.
- 78 Przepisy te ustalają zatem jedynie cel, jaki muszą osiągnąć producenci, a mianowicie ograniczenie emisji spalin z układu wylotowego, nie precyzując jednak środków służących do osiągnięcia tego celu.

- 79 W konsekwencji art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, rozpatrywany w świetle innych przepisów tego rozporządzenia, należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” nie wyklucza technologii i metod, które ograniczają emisje w fazie początkowej, czyli przy ich powstawaniu.
- 80 W drugiej kolejności należy zauważyć, że regulamin nr 83 EKG ONZ, w szczególności jego art. 2.16, również odnosi się do pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń”, nie precyzując jednak, czy owo pojęcie dotyczy środków przyjmowanych w celu oczyszczania emisji po ich powstaniu, czy do środków mających na celu ograniczenie ich powstawania.
- 81 Przepis ten definiuje bowiem „urządzenie spowalniające” podobnie jak art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007. W konsekwencji z art. 2.16 nie można wywnioskować, iż „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu tego przepisu obejmuje jedynie technologie i metody ograniczające emisje spalin po ich powstaniu, a nie te, które mają na celu ograniczenie ich powstawania.
- 82 Ponadto pkt 7.3.1.2 regulaminu nr 83 EKG ONZ, zatytułowany „Układ ograniczania zanieczyszczeń”, stanowi, że układ EGR jest jednym z jego parametrów. Z tych przepisów wynika więc, że układ EGR wchodzi w zakres pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń”.
- 83 W trzeciej kolejności chociaż art. 2 pkt 18 rozporządzenia nr 692/2008 definiuje „układ kontroli emisji zanieczyszczeń” jako oznaczający „w kontekście układu OBD, 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”, i chociaż wspomniane rozporządzenie zawiera liczne przepisy dotyczące różnych układów oczyszczania emisji zanieczyszczeń znajdujących się w układzie wydechowym pojazdów i kwalifikuje je jako „układy kontroli emisji zanieczyszczeń”, wymienia ono również, w ramach tej samej kategorii, układy wewnątrzsilnikowe mające na celu ograniczenie powstawania emisji. Z tego względu dodatek 2 do załącznika XI do tego rozporządzenia wymienia wyraźnie recyrkulację spalin w wykazie układów kontroli emisji zanieczyszczeń. Tymczasem taki jest cel układu EGR.
- 84 Ponadto należy przypomnieć, że w ramach procedury homologacji typu pojazdów silnikowych poziom emisji jest zawsze mierzony przy wylocie z rury wydechowej, jak to wynika z załącznika III do rozporządzenia nr 692/2008. W konsekwencji nie można dokonać rozróżnienia między metodą ograniczającą emisje spalin po ich powstaniu oraz metodą, która ma na celu ograniczenie ich powstawania.
- 85 Z kontekstu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 wynika tym samym, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” obejmuje zarówno technologie i metody wewnątrzsilnikowe mające na celu ograniczenie emisji po ich powstaniu, jak i te mające na celu ograniczenie ich powstawania.
- 86 Wreszcie, taką wykładnię potwierdza również zamierzony przez rozporządzenie nr 715/2007 cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska.
- 87 Jak wskazuje bowiem motyw 1 rozporządzenia nr 715/2007, należy ujednolicić wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod kątem emisji zanieczyszczeń, w szczególności aby zagwarantować realizację tego celu. Ponadto motyw 5 tego rozporządzenia stanowi, że osiągnięcie celów Unii w zakresie jakości powietrza wymaga nieustannych wysiłków na rzecz redukcji emisji zanieczyszczeń. W motywie 6 rzeczonego 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.

- 88 Artykuł 4 rozporządzenia nr 715/2007 nakłada na producentów obowiązek wykazania, że środki techniczne przez nich wprowadzone zapewniają efektywne ograniczenie emisji, między innymi z układu wylotowego, w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdów i w normalnych warunkach ich użytkowania.
- 89 W konsekwencji wykładni pojęcia „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” zawartego w art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, zgodnie z którą pojęcie to obejmuje zarówno technologie i metody wewnętrznsilnikowe mające na celu ograniczenie emisji po ich powstaniu, jak i te, które mają na celu ograniczenie ich powstawania, jest zgodna z celem, do którego realizacji zmierza to rozporządzenie. Jak zauważyła bowiem rzeczniczka generalna w pkt 106 opinii, ograniczenie zakresu tego pojęcia tylko do technologii i metod, które ograniczają emisje spalin po ich powstaniu w znacznym stopniu pozbawiałoby rozporządzenie nr 715/2007 jego skuteczności (*effet utile*).
- 90 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, iż pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu tego przepisu obejmuje zarówno technologie i metody „oczyszczania spalin”, które ograniczają emisje w fazie końcowej, czyli po ich powstaniu, jak i te, które tak jak układ EGR ograniczają emisje w fazie początkowej, czyli przy ich powstawaniu.

W przedmiocie pytania trzeciego lit. a) i c)

- 91 Poprzez swoje pytanie trzecie lit. a) i c) sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, 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 zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli taką intensyfikację działania można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.
- 92 Należy przypomnieć, że w ramach częściowej homologacji w zakresie emisji zanieczyszczeń pojazdy bada się zgodnie z profilem prędkości NEDC, który polega na powtarzaniu w laboratorium czterech cykli miejskich, po których następuje jeden cykl pozamiejski. Umożliwia on między innymi sprawdzenie, czy emitowana ilość NO_x jest niższa od wartości maksymalnej przewidzianej przez rozporządzenie nr 715/2007. Cykle badania emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w ramach tej procedury nie opierają się na rzeczywistych warunkach ruchu drogowego.
- 93 Oprogramowanie będące przedmiotem postępowania głównego pozwala na wykrycie parametrów odpowiadających parametrom badań laboratoryjnych przeprowadzanych zgodnie z profilem NEDC i, w razie potrzeby, na zwiększenie stopnia otwarcia zaworu EGR w celu przekierowania większej części spalin do kolektora dolotowego, i na zredukowanie w ten sposób emisji zanieczyszczeń z badanego pojazdu. Oprogramowanie to pozwala zatem na zintensyfikowanie działania zaworu EGR w celu spełnienia przez emisje zanieczyszczeń progów ustalonych w rozporządzeniu nr 715/2007. Z postanowienia odsyłającego wynika, że gdy wspomniane oprogramowanie nie wykryje profilu NEDC i uzna z tego względu, że pojazd znajduje się w normalnych warunkach użytkowania, stwierdza się emisje NO_x, które są wyższe niż te zebrane w fazie badań, a ponadto niezgodne z dopuszczalnymi wartościami określonymi w rozporządzeniu nr 715/2007.
- 94 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględnić nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część ten przepis stanowi (wyrok z dnia 18 listopada 2020 r., Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, pkt 39 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 95 Przede wszystkim z brzmienia art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 wynika, że urządzenie ograniczające skuteczność działania ma na celu zmniejszenie „skuteczność[ci] działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń [układu kontroli emisji zanieczyszczeń] w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”.
- 96 W konsekwencji z brzmienia tego przepisu można wywnioskować, że urządzenie, takie jak układ EGR będący przedmiotem postępowania głównego, zainstalowane w celu zapewnienia ograniczenia emisji zanieczyszczeń zgodnie z rozporządzeniem nr 715/2007 powinno działać zarówno w okresie badań homologacyjnych wykonywanych w laboratorium, jak i podczas użytkowania pojazdu w normalnych warunkach.
- 97 Następnie, co się tyczy kontekstu, w jaki wpisuje się art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, z pkt 77 niniejszego wyroku wynika, że zgodnie z art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia środki techniczne wprowadzone przez producenta muszą zapewniać między innymi efektywne ograniczenie emisji spalin z układu wylotowego w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu i w normalnych warunkach jego użytkowania. Co więcej, art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje, że części mające wpływ na emisję zanieczyszczeń powinny umożliwić pojazdom w trakcie normalnego użytkowania spełnienie dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w tym rozporządzeniu i środkach wykonawczych do niego.
- 98 Należy stwierdzić, iż kontekst ten nie wskazuje na żadne elementy, które pozwoliłyby na dokonanie rozróżnienia między działaniem spornego urządzenia podczas fazy badań homologacyjnych a jego działaniem podczas korzystania z pojazdu w normalnych warunkach użytkowania. Jak zauważyła bowiem rzecznik generalna w pkt 124 opinii, zainstalowanie urządzenia, którego jedynym celem jest zapewnienie przestrzegania dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych przez rozporządzenie nr 715/2007 wyłącznie w fazie badań homologacyjnych, byłoby sprzeczne z obowiązkiem zapewnienia skutecznego ograniczenia emisji w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.
- 99 W konsekwencji należy przyjąć wykładnię art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007, zgodnie z którą oprogramowanie, takie jak to będące przedmiotem postępowania głównego, które zmienia poziom emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdu w zależności od wykrytych przez nie warunków jazdy i zapewnia przestrzeganie dopuszczalnych wartości emisji tylko wówczas, gdy warunki te odpowiadają warunkom stosowanym podczas procedur homologacji, stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu. Tym samym takie urządzenie stanowi urządzenie ograniczające skuteczność działania, nawet jeśli intensyfikację działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.
- 100 Wykładnię tę potwierdza wreszcie cel zamierzony przez rozporządzenie nr 715/2007, który – jak wynika z pkt 86 i 87 niniejszego wyroku – polega na znacznym zmniejszeniu emisji NOx i zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska.
- 101 Okoliczność, iż normalne warunki użytkowania pojazdów mogą wyjątkowo – jak wynika z postanowienia odsyłającego – odpowiadać warunkom jazdy stosowanym podczas procedur homologacji, a tym samym intensyfikować sporadycznie działanie spornego urządzenia, nie ma bowiem wpływu na tę wykładnię, ponieważ w normalnych warunkach użytkowania pojazdów cel polegający na ograniczeniu emisji NOx nie zostaje zazwyczaj osiągnięty.
- 102 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie trzecie lit. a) i c) należy odpowiedzieć, iż 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 zintensyfikowania, w czasie trwania tych procedur, działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli taką intensyfikację działania można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.

W przedmiocie pytania trzeciego lit. b) i pytania czwartego

- 103 Tytułem wstępu należy zauważyć, że pytanie trzecie lit. b) i pytanie czwarte dotyczą wszystkich wyjątków przewidzianych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007. Tymczasem z postanowienia odsyłającego wynika, że wyjątki przewidziane w art. 5 ust. 2 lit. b) i c) tego rozporządzenia nie mają znaczenia dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym. Nie ma zatem potrzeby dokonywać wykładni art. 5 ust. 2 lit. b) i c).
- 104 Tak więc poprzez wspomniane pytania sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, takie jak to będące przedmiotem postępowania głównego, które systematycznie intensyfikuje, w czasie trwania procedur homologacji, działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w porównaniu z działaniem tego układu stwierdzonym w normalnych warunkach użytkowania, może zostać objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu stosowania takich urządzeń, jeżeli urządzenie to przyczynia się do spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika.
- 105 Zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 715/2007 stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania układów kontroli emisji zanieczyszczeń jest zabronione. Jednakże zakaz ten dopuszcza trzy wyjątki, w tym wyjątek z lit. a) tego przepisu, zgodnie z którym ów zakaz nie ma zastosowania w przypadku, gdy „urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią [wypadkiem] lub [oraz] ze względu na bezpieczeństwo użytkowania pojazdu”.
- 106 Należy stwierdzić, że pojęcia „uszkodzenia” i „awarii [wypadku]” nie zostały zdefiniowane w art. 5 rozporządzenia nr 715/2007, ani w innych artykułach tego rozporządzenia.
- 107 Należy przypomnieć, iż z orzecznictwa przytoczonego w pkt 62 niniejszego wyroku wynika, że wobec braku w rozporządzeniu nr 715/2007 jakiegokolwiek definicji tych pojęć ustalenia znaczenia i zakresu owych słów należy dokonywać, w świetle utrwalonego orzecznictwa Trybunału, zgodnie z ich zwykłym znaczeniem w języku potocznym, z uwzględnieniem kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania, którego są częścią.
- 108 W swoim zwykłym znaczeniu w języku potocznym pojęcie „awarii [wypadku]” odnosi się – jak zauważyła rzecznik generalna w pkt 135 opinii – do nieprzewidzianego i nagłego zdarzenia wiążącego się ze szkodami lub zagrożeniami, takimi jak obrażenia lub śmierć. Pojęcie „uszkodzenia” oznacza natomiast szkodę wynikającą zwykle z gwałtownej lub nagłej przyczyny.
- 109 W konsekwencji stosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń jest uzasadnione, jeżeli zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 owo urządzenie umożliwia ochronę silnika przed nagłymi i wyjątkowymi szkodami.
- 110 W tym względzie, należy zaznaczyć, że zanieczyszczania i starzenia się silnika nie można uznać za „awarię [wypadek]” lub „uszkodzenie” w rozumieniu tego przepisu, ponieważ – jak zauważyła Komisja – zdarzenia te są co do zasady przewidywalne i nieodłącznie związane z normalnym działaniem pojazdu.
- 111 Wykładnia ta znajduje potwierdzenie w kontekście art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007, ustanawiający wyjątek od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji zanieczyszczeń, jak również w celu zamierzonym przez wspomniane rozporządzenie. Każdy wyjątek należy interpretować ściśle, tak aby zapewnić jego skuteczność (effet utile) i poszanowanie jego celu (zob. analogicznie wyrok z dnia 3 września 2014 r., Deckmyn i Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, pkt 22, 23).

- 112 Zważywszy, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 ustanawia wyjątek od zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, które zmniejszają skuteczność układów kontroli emisji zanieczyszczeń, ów przepis należy interpretować ściśle.
- 113 Taką wykładnię potwierdza też zamierzony przez rozporządzenie nr 715/2007 cel polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska i poprawie jakości powietrza w Unii, co wymaga skutecznego ograniczenia emisji NO_x w ciągu całego okresu eksploatacji pojazdu. Zakaz, którego dotyczy art. 5 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia, zostałby pozbawiony znaczenia i skuteczności (*effet utile*), gdyby producenci mogli wyposażać pojazdy w takie urządzenia ograniczające skuteczność działania wyłącznie w celu ochrony silnika przed zanieczyszczeniem i starzeniem się.
- 114 W konsekwencji, jak zauważyła rzecznik generalna w pkt 146 opinii, jedynie bezpośrednie ryzyko uszkodzenia wywołującego konkretne zagrożenie podczas jazdy może uzasadniać zastosowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania.
- 115 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie trzecie lit. a) oraz na pytanie czwarte należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, iż urządzenie ograniczające skuteczność działania, takie jak to będące przedmiotem postępowania głównego, które systematycznie intensyfikuje, w czasie trwania procedur homologacji, działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w celu osiągnięcia zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w tym rozporządzeniu i uzyskania tym sposobem homologacji owych pojazdów, nie może zostać objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu stosowania takich urządzeń mającym związek z zabezpieczeniem silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz z bezpieczeństwem użytkownika pojazdu, nawet jeżeli urządzenie to przyczynia się do spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika.

W przedmiocie kosztów

- 116 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

- 1) 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 oprogramowanie zintegrowane ze sterownikiem kontrolującym pracę silnika lub oddziałujące na ten sterownik stanowi „element konstrukcyjny” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli wpływa ono na działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń i zmniejsza jego skuteczność.
- 2) Artykuł 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „układu kontroli emisji zanieczyszczeń” w rozumieniu tego przepisu obejmuje zarówno technologie i metody „oczyszczania spalin”, które ograniczają emisje w fazie końcowej, czyli po ich powstaniu, jak i te, które tak jak układ recyrkulacji spalin ograniczają emisje w fazie początkowej, czyli przy ich powstawaniu.
- 3) 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 zintensyfikowania, w czasie trwania tych

procedur, działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz w celu uzyskania tym sposobem homologacji pojazdu stanowi „urządzenie ograniczające skuteczność działania” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeżeli taką intensyfikację działania można zaobserwować również sporadycznie w normalnych warunkach użytkowania pojazdu.

- 4) Artykuł 5 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że urządzenie ograniczające skuteczność działania, takie jak to będące przedmiotem postępowania głównego, które systematycznie intensyfikuje, w czasie trwania procedur homologacji, działanie układu kontroli emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w celu osiągnięcia zgodności z dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w tym rozporządzeniu i uzyskania tym sposobem homologacji owych pojazdów, nie może zostać objęte przewidzianym w tym przepisie wyjątkiem od zakazu stosowania takich urządzeń mającym związek z zabezpieczeniem silnika przed uszkodzeniem lub wypadkiem oraz z bezpieczeństwem użytkowania pojazdu, nawet jeżeli urządzenie to przyczynia się do spowolnienia starzenia się lub zanieczyszczania silnika.

Podpisy