



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

zo 17. decembra 2020*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Aproximácia právnych predpisov – Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Článok 3 bod 10 – Článok 5 ods. 2 – Rušiace zariadenie – Motorové vozidlá – Dieselové motory – Emisie znečisťujúcich látok – Program ovplyvňujúci riadiacu jednotku motora – Technológie a stratégie umožňujúce obmedziť produkciu emisií znečisťujúcich látok“

Vo veci C-693/18,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím sudcov poverených vyšetrovaním Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž, Francúzsko) z 26. októbra 2018 a doručený Súdnemu dvoru 29. októbra 2018, ktorý súvisí s trestným konaním proti:

X,

za účasti:

CLCV a i.,

A a i.

B,

AGLP a i.,

C a i.,

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory A. Arabadžiev, sudcovia T. von Danwitz a P.G. Xuereb (spravodajca),

generálna advokátka: E. Sharpston,

tajomník: V. Giacobbo, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. novembra 2019,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– X, v zastúpení D. Lecat, P. Benson a J. Philippe, avocats, a R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,

* Jazyk konania: francúzština.

- A a i., v zastúpení: C. Constantin-Vallet, avocat,
- B, v zastúpení: P. Peuvrel a X. Leuck, avocats,
- AGLP a i., v zastúpení: F. Sartre, avocat,
- C a i., v zastúpení: J. Bensaid a F. Verdier, avocats,
- francúzska vláda, v zastúpení: pôvodne D. Colas, J. Traband, E. Leclerc a A.-L. Desjonquères, potom J. Traband, E. Leclerc a A.-L. Desjonquères, splnomocnení zástupcovia,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci G. Palatiello a P. Pucciariello, avvocati dello Stato,
- Európska komisia, v zastúpení: J.-F. Brakeland, M. Huttunen a A.C. Becker, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 30. apríla 2020,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci trestného konania vedeného proti spoločnosti X, výrobcovi automobilov, z dôvodu, že na francúzsky trh uviedla motorové vozidlá vybavené softvérom, ktorý mohol zmeniť systém regulácie emisií znečisťujúcich plynov v závislosti od podmienok prevádzky, ktoré zistil.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK/OSN) č. 83 – Jednotné ustanovenia pre homologizáciu vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo (Ú. v. EÚ L 375, 2006, s. 242), stanovujú technické požiadavky týkajúce sa typového schvaľovania motorových vozidiel.

- 4 Bod 2.16 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Na účely tohto predpisu:

...

- 2.16. „rušiacie zariadenie“ je ktorýkoľvek prvok konštrukcie, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora, zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, zmeny, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti

systému regulácie emisií, čím sa zníži účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktorých výskyt sa môže reálne očakávať pri normálnej prevádzke vozidla a jeho použití. Takýto prvok konštrukcie sa nepovažuje za rušiacie zariadenie ak:

2.16.1. je potreba zariadenia opodstatnená v zmysle ochrany motora pred poškodením alebo poruchou a pre bezpečnú činnosť vozidla; alebo

2.16.2. zariadenie nepracuje nad rámec požiadaviek na spustenie motora; alebo

2.16.3. tieto podmienky sú z väčšej časti zahrnuté do postupov skúšok typu I alebo typu [VI].“

- 5 Z bodu 7.3.1.2 predpisu EHK-OSN č. 83 vyplýva, že recirkulácia výfukových plynov (EGR) sa nachádza medzi parametrami systému proti znečisťovaniu.

Právo Únie

Rozhodnutie 97/836/ES

- 6 Článkom 1 rozhodnutia Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na pristúpenie Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Ú. v. ES L 346, 1997, s. 78; Mim. vyd. 11/027, s. 52), pristúpilo Spoločenstvo k tejto dohode.

- 7 Podľa článku 3 ods. 1 tohto rozhodnutia:

„Podľa článku 1 ods. 5 [revidovanej dohody z roku 1958] spoločenstvo vyhlási, že jeho pristúpenie bude obmedzené na zavedenie tých nariadení EHK OSN, ktoré sú vymenované v prílohe II tohto rozhodnutia.“

- 8 Medzi nariadeniami EHK OSN uvedenými v tejto prílohe II sa nachádza aj predpis EHK-OSN č. 83.

Rámcová smernica

- 9 Podľa odôvodnenia 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1), zmenenej nariadením Komisie (ES) č. 1060/2008 zo 7. októbra 2008 (Ú. v. EÚ L 292, 2008, s. 1) (ďalej len „rámcová smernica“):

„... predpisy Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN), ku ktorým Spoločenstvo pri uplatňovaní tohto rozhodnutia pristúpi, a zmeny a doplnenia predpisov EHK OSN, ku ktorým Spoločenstvo už pristúpilo, by sa mali zahrnúť do postupu typového schválenia Spoločenstva ako požiadavky na typové schválenie ES alebo ako alternatívne riešenia k existujúcim právnym predpisom Spoločenstva. ...“

10 Článok 34 ods. 1 tejto rámcovej smernice stanovuje:

„Predpisy EHK OSN, ku ktorým Spoločenstvo pristúpilo a ktoré sú uvedené v prílohe IV časti I a v prílohe XI, sú súčasťou typového schválenia ES vozidla za rovnakých podmienok ako samostatné smernice alebo nariadenia. Uplatňujú sa na kategórie vozidiel uvedené v príslušných stĺpcoch tabuľky prílohy IV časti I a prílohy XI.“

11 Článok 35 ods. 1 prvý pododsek uvedenej rámcovej smernice stanovuje:

„Predpisy EHK OSN uvedené v časti II prílohy IV sa uznávajú za rovnocenné so zodpovedajúcimi samostatnými smernicami alebo nariadeniami v takej miere, v akej majú rovnaký rozsah pôsobnosti a predmet úpravy.“

12 Predpis EHK-OSN č. 83 sa nachádza v prílohe IV rámcovej smernice.

Nariadenie č. 715/2007

13 Podľa odôvodnení 1 a 4 až 6 nariadenia č. 715/2007:

„(1) ... Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa... mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia.

...

(4) ... na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií odvetvia dopravy (leteckej, námornej a pozemnej dopravy), domácností a odvetvia energetiky, poľnohospodárstva a priemyslu. ...

(5) Dosahovanie cieľov Európskej únie v oblasti kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií motorových vozidiel. ...

(6) Je najmä potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia. ...“

14 Článok 3 body 6 a 10 tohto nariadenia stanovujú:

„Na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

...

6. ‚výfukové emisie‘ sú emisie plyných a tuhých znečisťujúcich látok;

...

10. ‚rušiacie zariadenie‘ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá [pričom – *neoficiálny preklad*] znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla.“

15 Článok 4 ods. 1 a 2 uvedeného nariadenia stanovuje:

„1. Výrobcovia preukážu, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Výrobcovia tiež preukazujú, že všetky nové náhradné zariadenia na reguláciu znečistenia, pre ktoré sa vyžaduje typové schválenie a ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky na území Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

Tieto povinnosti zahŕňajú splnenie emisných limitov uvedených v prílohe I a vo vykonávacích opatreniach uvedených v článku 5.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy typového schválenia na overenie zhody výroby, životnosti zariadení na reguláciu znečisťovania a overenie zhody v prevádzke.

Okrem toho technické opatrenia prijaté výrobcami, musia umožňovať, aby sa v súlade s týmto nariadením účinne obmedzili výfukové emisie a emisie z odparovania v priebehu celej bežnej životnosti vozidiel v bežnej prevádzke. ...

...“

16 Článok 5 ods. 1 a 2 nariadenia č. 715/2007 stanovuje:

„1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

- a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla;
 - b) zariadenie funguje len pri spustení motora;
- alebo
- c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií.“

17 Príloha I tohto nariadenia, nazvaná „Emisné limity“, stanovuje najmä hodnoty emisných limitov oxidu dusíka.

Nariadenie (ES) č. 692/2008

18 Článok 1 ods. 1 nariadenia Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1), stanovuje:

„Týmto nariadením sa ustanovujú opatrenia na vykonávanie článkov 4, 5 a 8 nariadenia (ES) č. 715/2007.“

19 Podľa článku 2 bodu 18 nariadenia č. 692/2008:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

...

18. „systém na reguláciu emisií“ je v súvislosti so systémom OBD [palubné diagnostické systémy], elektronický regulátor motora a každý komponent súvisiaci s emisiami vo výfukovom alebo odparovacom systéme, ktorý regulátor zásobuje vstupnými dátami alebo prijíma z regulátora výstupné dáta.“

20 Príloha III uvedeného nariadenia, nazvaná „Overovanie priemerných emisií výfukových plynov za podmienok okolia (skúška typu 1)“, stanovuje:

„1. Úvod

V tejto prílohe sa opisuje postup overovania priemerných emisií výfukových plynov v podmienkach okolitého prostredia pri skúške typu 1.

...“

21 Príloha XI nariadenia č. 692/2008 s názvom „Palubná diagnostika (OBD) pre motorové vozidlá“ vo svojom doplnku 2 týkajúcom sa „základných charakteristík radu vozidiel“ stanovuje:

”...

Systém riadenia emisií:

...

– Vstrekovanie sekundárneho vzduchu (t. j. s ním alebo bez neho).

...“

Francúzske právo

22 Článok L. 213-1 code de la consommation (Spotrebiteľský zákonník) v znení platnom do 18. marca 2014 stanovoval:

„Odňatím slobody až na dva roky a peňažným trestom až do 35 000 eur alebo len jedným z týchto dvoch trestov sa potrestá ten, kto, či už je zmluvnou stranou alebo nie, uvedie alebo sa pokúsi uviesť druhú zmluvnú stranu do omylu akýmkoľvek prostriedkom alebo postupom, hoci aj prostredníctvom tretej osoby:

1° o povahe, druhu, pôvode, podstatných vlastnostiach, zložení alebo úžitkových vlastnostiach akéhokoľvek tovaru,

2° o množstve dodávaných vecí alebo ich totožnosti dodaním iného tovaru ako je určená vec, ktorá bola predmetom zmluvy,

3° o vhodnosti na použitie, rizikách spojených s používaním výrobku, vykonaných kontrolách, spôsobe použitia alebo bezpečnostných opatreniach.“

23 Článok L. 213-1 tohto zákonníka v znení uplatniteľnom od 19. marca 2014 do 30. júna 2016 stanovoval:

„Odňatím slobody až na dva roky a peňažným trestom 300 000 eur sa potrestá ten, kto, či už je zmluvnou stranou alebo nie, uvedie alebo sa pokúsi uviesť druhú zmluvnú stranu do omylu akýmkoľvek prostriedkom alebo postupom, hoci aj prostredníctvom tretej osoby:

1° o povahe, druhu, pôvode, podstatných vlastnostiach, zložení alebo úžitkových vlastnostiach akéhokoľvek tovaru,

2° o množstve dodávaných vecí alebo ich totožnosti dodaním iného tovaru ako je určená vec, ktorá bola predmetom zmluvy,

3° o vhodnosti na použitie, rizikách spojených s používaním výrobku, vykonaných kontrolách, spôsobe použitia alebo bezpečnostných opatreniach.

Sumu peňažného trestu možno zvýšiť, pomerne k prospechu získanému z trestného činu, na 10 % priemerného ročného obratu vypočítaného z troch posledných ročných obrátov známych v deň skutkových okolností veci.“

24 Článok L. 213-2 uvedeného zákonníka v znení platnom do 18. marca 2014 stanovuje:

„Tresty stanovené v článku L.213-1 sa zvyšujú na dvojnásobok:

1° ak sa v dôsledku spáchania trestných činov podľa uvedeného článku stane použitie tovaru nebezpečné pre zdravie ľudí alebo zvierat,

2° ak bol trestný čin spáchaný alebo došlo k pokusu o spáchanie trestného činu uvedeného v článku L. 213-1:

a) pomocou váh, meradiel alebo iných nepravých alebo nepresných prístrojov;

b) pomocou činností alebo procesov, ktorých cieľom je falšovať analytické činnosti alebo činnosti dávkovania, váženia alebo merania, alebo ktorých cieľom je podvodne zmeniť zloženie, hmotnosť alebo objem tovaru a to dokonca aj pred týmito činnosťami;

c) napokon, pomocou podvodných označení, ktorých cieľom je navodiť dojem, že došlo k predchádzajúcej a presne vymedzenej činnosti.“

25 Článok L. 213-2 tohto istého zákonníka v znení uplatniteľnom od 19. marca 2014 do 30. júna 2016 stanovoval:

„I.- Tresty upravené v článku L.213-1 sa zvyšujú na päť rokov odňatia slobody a na peňažný trest 600 000 eur, ak sú trestný čin alebo pokus o trestný čin uvedené v článku L.213-1 spáchané:

1° pomocou váh, meradiel alebo iných nepravých alebo nepresných prístrojov,

2° pomocou činností alebo procesov, ktorých cieľom je falšovať analytické činnosti alebo činnosti dávkovania, váženia alebo merania, alebo ktorých cieľom je podvodne zmeniť zloženie, hmotnosť alebo objem tovaru, a to dokonca aj pred týmito činnosťami,

3° napokon, pomocou podvodných označení, ktorých cieľom je navodiť dojem, že došlo k predchádzajúcej a presne vymedzenej činnosti.

II.- Tresty upravené v článku L.213-1 sa zvyšujú na sedem rokov odňatia slobody a na peňažný trest 750 000 eur, ak trestný čin alebo pokus o trestný čin upravený v článku L.213-1:

1° má ten následok, že použitie tovaru sa stane nebezpečným pre zdravie ľudí alebo zvierat,

2° páchatel spáchal ako člen organizovanej skupiny.

III.- Sumu peňažného trestu možno zvýšiť, pomerne k prospechu získanému z trestného činu, na 10 % priemerného ročného obratu vypočítaného z troch posledných ročných obratov známych v deň skutkových okolností veci.“

26 Podľa článku L. 213-6 code de la consommation (Spotrebiteľský zákonník):

„Právnickým osobám, ktoré boli za podmienok upravených článkom 121-2 Trestného zákona uznané vinnými zo spáchania trestných činov vymedzených v článkoch L.213-1 až L.213-4 sa, okrem peňažného trestu podľa podmienok stanovených článkom 131-38 Trestného zákona, uložia tresty upravené odsekmi 2 až 9 článku 131-39 toho istého zákona.

Zákaz uvedený v odseku 2 článku 131-39 Trestného zákonníka sa týka činnosti, pri výkone ktorej alebo pri príležitosti ktorej bol spáchaný trestný čin.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 27 Spoločnosť X je výrobcom automobilov, ktorá uvádza na trh motorové vozidlá na francúzskom území. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že tejto spoločnosti sa vytýka, že na tomto území uviedla do obehu vozidlá vybavené softvérom, ktorý môže zistiť, že prebieha typové schvaľovanie týchto vozidiel, s cieľom skresliť výsledky testov týkajúcich sa emisií znečisťujúcich plynov, najmä oxidov dusíka (NOx), vykonaných počas tohto schvaľovania.
- 28 Dňa 28. septembra 2015 podpredseda conseil régional d'Ile de France (Rada regiónu Ile-de-France, Francúzsko), zodpovedný za dopravu, opierajúc sa o informácie z tlače, podal na procureur de Paris (Prokuratúra Paríž, Francúzsko) trestné oznámenie na spoločnosť X týkajúce sa uvedenia vozidiel vybavených týmto softvérom na trh.
- 29 Dňa 2. októbra 2015 parquet de Paris (Prokuratúra Paríž, Francúzsko) usúdila, že tieto skutky treba kvalifikovať ako „podvod s priťažujúcimi okolnosťami“, a preto podala na Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (Ústredný úrad pre boj proti zásahom do životného prostredia a verejného zdravia, Francúzsko) návrh na začatie vyšetrovania týkajúceho sa podmienok uvedenia dotknutých vozidiel do obehu na francúzskom trhu.
- 30 Súbežne s tým ministre française de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (francúzska ministerka životného prostredia, trvalo udržateľného rozvoja a energie) požiadala Service national des enquêtes (Národná vyšetrovacía služba, Francúzsko) (SNE) v rámci Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (Generálne riaditeľstvo pre hospodársku súťaž, ochranu spotrebiteľa a boj proti podvodom, Francúzsko), aby začala vyšetrovanie s cieľom určiť, či boli vozidlá uvádzané na trh na francúzskom území vybavené takým softvérom.
- 31 V rámci čiastočného typového schválenia týkajúceho sa emisií znečisťujúcich látok sa vozidlá testujú podľa protokolu, ktorého parametre sú definované právnymi predpismi, a to najmä pokiaľ ide o rýchlostný profil, teplotu a prípravu vozidla. Rýchlostný profil používaný pre testy typového schválenia, nazývaný *New operating driving cycle* (NEDC) sa vykonáva v laboratóriu a spočíva

v opakovaní štyroch mestských cyklov nasledovaných jedným mimomestským cyklom. Umožňuje tak overiť, či množstvo vypusteného NO_x je nižšie ako maximálna hranica stanovená v prílohe I nariadenia č. 715/2007.

- 32 Ventil pre recirkuláciu výfukových plynov (ďalej len „ventil EGR“) je jednou z technológií používaných automobilovými výrobcami, medzi nimi aj spoločnosťou X, na reguláciu a zníženie emisií NO_x vytvorených neúplným spaľovaním paliva.
- 33 Ventil EGR umožňuje pri jeho otvorení prechod výfukových plynov do sacieho potrubia s cieľom po druhýkrát ich spáliť a ochladiť pomocou výmenníka tepla. Tento ventil je kontrolovaný riadiacou jednotkou motora, ktorú predstavuje infromatický systém použitý vo vozidle, ktorý elektronicky ovláda rôzne funkcie integrované v tomto vozidle, ako sú funkcie týkajúce sa riadenia motora, prevodových stupňov alebo bezpečnosti. Otváranie ventilu EGR ovláda v reálnom čase riadiaca jednotka motora, ktorá v závislosti od informácií zozbieraných rozličnými snímačmi, najmä o rýchlosti, teplote motora alebo teplote vzduchu, zadáva pokyny akčnému členovi tohto ventilu. Účinnosť odstránenia znečistenia je teda spojená s otvorením tohto ventilu, ktorý je ovládaný zdrojovým kódom softvéru nahratého do riadiacej jednotky.
- 34 SNE vo svojej správe pripojila testy a skúšky, ktoré vykonala Union technique de l'automobile du motorcycle et du cycle (Technická únia pre motorové vozidlá, motocykle a bicykle, Francúzsko) (UTAC), ktorá je jedinou organizáciou, ktorá je vo Francúzsku oprávnená vykonať testy typového schvaľovania vozidiel. Tieto testy, ktorých cieľom bolo zistiť, či možno predpokladať podvod v testoch proti znečisťovaniu, odhalili, že emisie NO_x niektorých kontrolovaných vozidiel spoločnosti X boli niekoľkonásobne vyššie, a to 2-, 3,2-, 3,4- alebo 3,6-krát podľa jednotlivých vozidiel v porovnaní s hodnotami zistenými počas postupu typového schvaľovania týchto vozidiel.
- 35 Dodatočné testy zverené Institut français du pétrole Énergies nouvelles (Francúzsky inštitút pre ropu Nové energie, Francúzsko) (IFPEN) na žiadosť ministerstva životného prostredia, trvalo udržateľného rozvoja a energie, týkajúce sa troch vozidiel tejto spoločnosti, tiež umožnili konštatovať, že úroveň emisií NO_x bola znížená, keď sa zistila fáza typového schvaľovania, v ktorej bolo otvorenie ventilu EGR výrazne vyššie.
- 36 Dňa 16. októbra 2015 predseda francúzskej dcérskej spoločnosti X v rámci vypočutia uviedol, že nebol informovaný o mechanizme fungovania tohto softvéru a jeho podvodnej povahe, a spresnil, že vozidlá, ktoré sú ním vybavené, budú predvolané na aktualizáciu uvedeného softvéru.
- 37 V dňoch 15. a 18. decembra 2015 advokátska kancelária na žiadosť spoločnosti X poskytla vyšetrovateľom dokument, ktorého cieľom bolo preukázať, že systém EGR nemožno považovať za „rušiacie zariadenie“ v zmysle nariadenia č. 715/2007.
- 38 Dňa 19. februára 2016 sa procureur de la République (prokurátor Republiky, Francúzsko) v nadväznosti na toto vyšetrovanie obrátil na troch vyšetrojúcich sudcov Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž, Francúzsko). V návrhu na vykonanie vyšetrovania sa spoločnosti X vytýka, že od 1. septembra 2009 na francúzskom území klamala nadobúdateľov vozidiel s dieselovými motormi generácie Euro 5 a Euro 6, pokiaľ ide o podstatné vlastnosti uvedených vozidiel, a to z dôvodu existencie rušiacoho zariadenia v rozpore s nariadením č. 715/2007, a pokiaľ ide o vykonané kontroly, s prirážajúcou okolnosťou, že tieto skutočnosti spôsobili, že používanie tovaru je nebezpečné pre ľudské zdravie alebo zdravie zvierat.
- 39 Vyšetrujúci sudcovia Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž) nariadili znalecký posudok na účely analýzy výsledkov testov uskutočnených správnym orgánom, teda testov, ktoré vykonali UTAC a IFPEN, a všetkých ďalších technických analýz s cieľom opísať mechanizmus predmetného softvéru a vysvetliť jeho účinky z hľadiska zvýšenia emisií NO_x vozidlami, ktoré ho majú. Znalec vo svojej správe predloženej 26. apríla 2017 dospel k záveru, že dotknuté vozidlá sú

vybavené zariadením umožňujúcim zistiť, že prebieha typové schvaľovanie, prispôbiť fungovanie recirkulácie spaľovaných plynov na účely tohto typového schválenia a znížiť emisie NOx pre potreby tohto schvaľovacieho postupu. Dospel k záveru, že systémy regulácie emisií týchto vozidiel boli manipulované s cieľom zvýšiť otvorenie ventilu EGR pri zistení, že prebieha fáza typového schvaľovania. Zmenšenie otvorenia tohto ventilu za bežných podmienok používania týchto vozidiel znižuje účinnosť systému regulácie emisií a vedie k zvýšeniu emisií NOx.

- 40 Podľa znalca, ak by fungovanie ventilu EGR za bežných podmienok používania bolo rovnaké ako fungovanie zistené pri typovom schvaľovaní, dotknuté vozidlá by vyrábali oveľa menej NOx, ich spotreba a výkon by boli nižšie a údržba by bola častejšia a nákladnejšia. Vďaka vykonanej manipulácii majú vozidlá väčšiu schopnosť zrýchlenia a vyšší výkon a prejavuje sa to menším zanášanim sacieho potrubia, ventilov a spaľovacej komory, čo prispieva k väčšej životnosti a spoľahlivosti motora. Bez tejto manipulácie by teda v prípade dotknutých vozidiel nedošlo k typovému schváleniu.
- 41 Dňa 28. marca 2017 bola spoločnosť X predvolaná pred vyšetrovacích sudcov na Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž). Keďže mala postavenie spolupracujúceho svedka, odmietla odpovedať na otázky, ktoré jej boli položené. Súdne orgány členského štátu sídla spoločnosti X tiež odmietli poskytnúť informácie v súvislosti s vyšetrovaním, ktoré požadovali vyšetrojúci sudcovia. Okrem toho v rámci tohto súdneho vyšetrovania vystupovalo viac ako 1 200 poškodených osôb.
- 42 Vyšetrojúci sudcovia Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž) uvádzajú, že keďže zariadenia umožňujúce vplyvať na fungovanie systému regulácie emisií vozidiel môžu mať rôzne formy, je potrebné spresniť, čo zahŕňa pojem „rušiacie zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, keďže toto ustanovenie definuje tento pojem tak, že používa viacero pojmov, ktoré zatiaľ neboli predmetom výkladu zo strany Súdneho dvora.
- 43 Keďže kvalifikácia konania ako „podvod“, zamýšľaná v rámci trestného vyšetrovania dotknutého vo veci samej, je založená na tom, ako sa kvalifikuje „rušiacie zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 a článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, vyšetrojúci sudcovia Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž) sa domnievajú, že výklad týchto ustanovení je nevyhnutný na prijatie rozhodnutia tak o prípadnom vznesení obvinenia voči spoločnosti X, ako aj o jej postavení pred súd po skončení vyšetrovania.
- 44 Za týchto podmienok vyšetrojúci sudcovia Tribunal de grande instance de Paris (Prvostupňový súd Paríž, Francúzsko) rozhodli prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Výklad pojmu ‚konštrukčný prvok‘
- Aký je obsah pojmu ‚konštrukčný prvok‘ uvedeného v článku 3 bode 10 nariadenia č. 715/2007, ktorý definuje rušiacie zariadenie (*defeat device*)?
 - Možno za ‚konštrukčný prvok‘ v zmysle tohto článku považovať program uložený v riadiacej jednotke motora alebo všeobecnejšie program riadiaci motor?
2. Výklad pojmu ‚systém regulácie emisií‘
- Aký je obsah pojmu ‚systém regulácie emisií‘ uvedeného v článku 3 bode 10 nariadenia č. 715/2007, ktorý definuje rušiacie zariadenie (*defeat device*)?
 - Zahŕňa tento ‚systém regulácie emisií‘ len technológie a stratégie, ktorých cieľom je úprava a znižovanie obsahu emisií (konkrétne NOx) po tom, čo vzniknú, alebo zahŕňa tiež rozličné technológie a stratégie umožňujúce obmedzovať ich počiatočnú tvorbu, ako je technológia EGR?
3. Výklad pojmu ‚rušiacie zariadenie‘ (*defeat device*)

- a) Je ‚rušiacim zariadením‘ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2017 zariadenie, ktoré sníma všetky parametre priebehu procesu typového schvaľovania upraveného nariadením č. 715/2007 na účely aktivácie alebo zvýšenia intenzity fungovania ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií počas tohto procesu, a teda na účely získania typového schválenia vozidla?
 - b) V prípade kladnej odpovede, je toto rušiacie zariadenie zakázané podľa ustanovení článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007?
 - c) Možno také zariadenie, ako je zariadenie opísané v tretej otázke písm. a) označiť za ‚rušiacie zariadenie‘ vtedy, keď dochádza k aktivácii vyššej intenzity činnosti systému regulácie emisií nielen počas procesu typového schvaľovania, ale tiež v konkrétnych okamihoch vtedy, keď sú v bežnej prevádzke zistené konkrétne podmienky, pri ktorých pri týchto procesoch typového schvaľovania dochádza k zvýšeniu intenzity fungovania systému regulácie emisií?
4. Výklad výnimiek upravených v článku 5 [nariadenia č. 715/2007]
- a) Aký je obsah troch výnimiek upravených v článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007?
 - b) Možno zákaz používania rušiaceho zariadenia, ktoré aktivuje alebo zvyšuje intenzitu činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií konkrétne pri procese typového schvaľovania neuplatniť z jedného z troch dôvodov uvedených v článku 5 ods. 2 [tohto nariadenia]?
 - c) Je spomalenie starnutia alebo zanášania motora súčasťou požiadavky na ‚ochranu motora proti poškodeniu alebo havárii‘ alebo ‚bezpečnej prevádzky vozidla‘, ktoré môžu odôvodniť prítomnosť rušiaceho zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 písm. a) [uvedeného nariadenia]?

O prejudiciálnych otázkach

O prípustnosti

- 45 Spoločnosť X namieta neprípustnosť návrhu na začatie prejudiciálneho konania po prvé z dôvodu, že odpoveď Súdneho dvora na položené otázky nie je potrebná na to, aby vnútroštátny súd mohol rozhodnúť vo veci samej. V tejto súvislosti tvrdí, že takáto odpoveď nemôže mať vplyv na charakteristiku znakov skutkovej podstaty trestného činu podvodu s priťažujúcimi okolnosťami, ktorý sa jej pripisuje podľa francúzskeho trestného práva.
- 46 Po druhé sa spoločnosť X domnieva, že to, že by kvalifikácia porušenia závisela od výkladu nariadenia č. 715/2007, malo za následok porušenie zásady zákonnosti trestných činov a trestov.
- 47 Po tretie spoločnosť X tvrdí, že v tomto štádiu neexistuje nijaký spor pred vnútroštátnym súdom v súvislosti s položenými otázkami, takže tieto otázky sú čisto hypotetické. Keďže k týmto otázkam nezaujala stanovisko, predstavujú len jednoduchú žiadosť o vypracovanie poradného stanoviska k pravidlám práva Únie.
- 48 Po štvrté položené otázky neboli predmetom kontradiktórnej diskusie, čo porušuje zásadu riadneho výkonu spravodlivosti.
- 49 Po piate, hoci položené otázky odrážajú odôvodnenie vnútroštátneho súdu, spoločnosť X sa domnieva, že návrh na začatie prejudiciálneho konania neuvádza s nevyhnutnou jasnosťou dôvody, pre ktoré sa tento súd domnieva, že výklad ustanovení nariadenia č. 715/2007 je užitočný na vyriešenie sporu vo veci samej, ani súvislosť, ktorá existuje medzi týmto výkladom a sporom vo veci samej. V tejto súvislosti táto spoločnosť tiež spresnila, že prejudiciálne otázky boli položené predčasne, keďže skutkový rámec nebol v tomto štádiu vyšetrovania vyjasnený s dostatočnou presnosťou.
- 50 Treba pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora v rámci spolupráce medzi týmto súdom a vnútroštátnymi súdmi zakotvenej v článku 267 ZFEÚ prináleží iba vnútroštátnemu súdu, ktorý prejednáva spor a ktorý musí niesť zodpovednosť za následné súdne rozhodnutie, aby so

zreteľom na osobitosti veci posúdil tak potrebu rozhodnutia v prejudiciálnom konaní pre vyhlásenie svojho rozsudku, ako aj relevantnosť otázok, ktoré kladie Súdny dvor. Preto ak sa položené otázky týkajú výkladu práva Únie, Súdny dvor je v zásade povinný rozhodnúť [rozsudok z 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Falšovanie listín), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 25 a citovaná judikatúra].

- 51 Z toho vyplýva, že pre otázky týkajúce sa výkladu práva Únie platí prezumpcia relevantnosti. Súdny dvor môže odmietnuť rozhodnúť o prejudiciálnej otázke položenej vnútroštátnym súdom len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá nijakú súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, pokiaľ ide o hypotetický problém, alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými ani právnymi podkladmi potrebnými na užitočnú odpoveď na otázky, ktoré mu boli položené [rozsudok z 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Falšovanie listín), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 26 a citovaná judikatúra].
- 52 V prejednávanej veci treba najskôr konštatovať, že návrh na začatie prejudiciálneho konania obsahuje odôvodnený opis právneho a skutkového rámca sporu vo veci samej, ako aj dôvody, pre ktoré sa vnútroštátny súd domnieval, že odpoveď na otázky položené v tomto spore je potrebná na vydanie jeho rozhodnutia.
- 53 Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu tiež vyplýva, že kvalifikácia „podvodu s priťažujúcimi okolnosťami“ stanovená vnútroštátnym právom pre skutky, ako sú tie vytýkané spoločnosti X, závisí od otázky, či softvér dotknutý vo veci samej možno považovať za „rušiacu zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, ktorého používanie je zakázané podľa článku 5 ods. 2 tohto nariadenia.
- 54 Za týchto podmienok sa nemožno domnievať, že požadovaný výklad práva Únie nemá súvislosť s existenciou a predmetom sporu vo veci samej.
- 55 Pokiaľ ide o konštatovanie skutočností zakladajúcich trestný čin podvodu s priťažujúcimi okolnosťami vo francúzskom trestnom práve, treba pripomenúť, že vzhľadom na to, že v rámci konania upraveného v článku 267 ZFEÚ výklad vnútroštátneho práva a preskúmanie podmienok, ktoré toto právo stanovuje, prináleží výlučne vnútroštátnemu súdu (rozsudok z 13. novembra 2018, Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, bod 24 a citovaná judikatúra), nemôže argumentácia, ktorú uvádza spoločnosť X v tejto súvislosti postačovať na vyvrátenie domnienky relevantnosti, ktorá je uvedená v bode 51 tohto rozsudku.
- 56 To isté platí aj pokiaľ ide o argumentáciu spoločnosti X týkajúcu sa zásady zákonnosti trestných činov a trestov. Nariadenie č. 715/2007 totiž nezavádza trestné sankcie, takže táto zásada nie je relevantná na účely posúdenia prípustnosti tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania.
- 57 Napokon nemožno uznať ani argumentáciu spoločnosti X, podľa ktorej položené prejudiciálne otázky neboli predmetom kontradiktórnej diskusie, keďže článok 267 ZFEÚ nepodmieňuje obrátenie sa na Súdny dvor kontradiktórnou povahou konania pred vnútroštátnym súdom [rozsudok zo 16. júla 2020, Governo della Repubblica italiana (Postavenie talianskych zmierovacích sudcov), C-658/18, EU:C:2020:572, bod 63].
- 58 Návrh na začatie prejudiciálneho konania je preto prípustný.

O veci samej

O prvej prejudiciálnej otázke

- 59 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že softvér začlenený do riadiacej jednotky motora alebo ktorý ju ovláda, predstavuje „konštrukčný prvok“ v zmysle tohto ustanovenia.
- 60 Článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 definuje „rušiacie zariadenie“ ako „konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, [pričom] znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla“.
- 61 Z tohto ustanovenia vyplýva, že nedefinuje pojem „konštrukčný prvok“.
- 62 V tejto súvislosti sa podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora určenie významu a rozsahu pojmov, pre ktoré právo Únie neposkytuje žiadnu definíciu, musí vykonať podľa ich obvyklého významu v bežnom jazyku pri súčasnom zohľadnení súvislostí, v ktorých sa používajú, ako aj cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej sú súčasťou (rozsudok z 1. októbra 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, bod 29).
- 63 V prvom rade treba uviesť, že pojem „konštrukčný prvok“ vo svojom obvyklom význame označuje predmet vyrobený s cieľom jeho začlenenia do funkčného celku.
- 64 V druhom rade z článku 3 bodu 10 tohto nariadenia vyplýva, že pojem rušiacie zariadenie uvedený v tomto ustanovení označuje „akýkoľvek“ konštrukčný prvok. V tejto súvislosti treba podobne ako francúzska vláda a Komisia zastávať názor, že takáto definícia rušiaceho zariadenia priznáva pojmu „konštrukčný prvok“, ktorý zahŕňa tak mechanické diely, ako aj elektronické prvky riadiace aktiváciu takýchto dielov, široký rozsah, keďže pôsobia na fungovanie systému regulácie emisií a znižujú jeho účinnosť.
- 65 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že otvorenie ventilu EGR v reálnom čase sa deje na pokyn jednej z riadiacich jednotiek motora, ktorú predstavuje informatický systém umiestnený vo vozidle. V závislosti od informácií poskytnutých rôznymi senzormi, najmä o rýchlosti alebo teplote motora, tak táto riadiaca jednotka zasiela pokyny akčnému členovi ventilu EGR. Účinnosť odstránenia znečistenia je teda spojená s otvorením tohto ventilu, ktorý je ovládaný zdrojovým kódom softvéru nahratého do riadiacej jednotky.
- 66 V dôsledku toho taký softvér, o aký ide vo veci samej, začlenený do riadiacej jednotky motora, keďže pôsobí na fungovanie systému regulácie emisií a znižuje jeho účinnosť, predstavuje „konštrukčný prvok“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007.
- 67 Tento široký výklad pojmu „konštrukčný prvok“ je podporený cieľom sledovaným nariadením č. 715/2007, ktorým je, ako vyplýva z odôvodnenia 6 tohto nariadenia, podstatné zníženie emisií NOx z dieselových vozidiel s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia a rešpektovať limitné hodnoty znečistenia.
- 68 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú prejudiciálnu otázku odpovedať tak, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že softvér začlenený do riadiacej jednotky motora alebo ktorý ju ovláda, predstavuje „konštrukčný prvok“ v zmysle tohto ustanovenia, keďže pôsobí na fungovanie systému regulácie emisií a znižuje jeho účinnosť.

O druhej prejudiciálnej otázke

- 69 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 vykladať tak, že pojem „systém regulácie emisií“ v zmysle tohto ustanovenia sa vzťahuje len na technológie a stratégiu nazývanú „následná úprava výfukových plynov“, ktoré znižujú emisie na výstupe, teda po tom, ako vznikli, alebo tiež na tie, ktoré rovnako ako systém EGR znižujú emisie na vstupe, teda počas ich tvorby.
- 70 Na úvod treba pripomenúť, že existujú dve stratégie, ktoré môžu výrobcovia zaviesť vo svojich dieselových vozidlách s cieľom znížiť emisie znečisťujúcich látok. Na jednej strane je to stratégia „vnútri motora“, akou je systém EGR, ktorá spočíva v znížení tvorby znečisťujúcich látok v samotnom motore, a na druhej strane stratégia „následnej úpravy výfukových plynov“, ktorá spočíva v úprave emisií výfukových plynov po ich vytvorení.
- 71 Nariadenie č. 715/2007 ako také nedefinuje pojem „systém regulácie emisií“, ale vo svojej preambule pripomína, že vzhľadom na cieľ zníženia emisií sledovaný týmto nariadením je potrebné stanoviť požiadavku zariadení určených na meranie, a tým aj reguláciu emisií počas používania vozidla.
- 72 Podľa judikatúry pripomenutej v bode 62 tohto rozsudku sa určenie významu a rozsahu pojmov, pre ktoré právo Únie neposkytuje žiadnu definíciu, musí vykonať podľa ich obvyklého významu v bežnom jazyku pri súčasnom zohľadnení súvislostí, v ktorých sa používajú, ako aj cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej sú súčasťou.
- 73 Najskôr treba uviesť, že systém regulácie emisií z doslovného hľadiska predstavuje komponent vozidla, ktorého cieľom je regulácia jeho emisií.
- 74 V tejto súvislosti z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že systém EGR je zariadením, ktorého jediným cieľom je znížiť, a teda regulovať emisie NO_x. V dôsledku toho z článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 nemožno vyvodiť, že takýto mechanizmus nemôže byť technicky súčasťou systému regulácie emisií, keďže umožňuje regulovať objem emisií NO_x podľa vopred stanovených parametrov.
- 75 Tento výklad je ďalej podporený kontextom, do ktorého patrí článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007. Toto ustanovenie, ktoré sa nachádza v kapitole I tohto nariadenia, venovanej predmetu, pôsobnosti a definíciám tohto nariadenia, sa musí preskúmať z hľadiska rôznych ustanovení tohto nariadenia, ako aj regulačného rámca typového schvaľovania motorových vozidiel v rámci Európskej únie, do ktorého toto nariadenie patrí.
- 76 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že príloha IV časť I rámcovej smernice vymenúva legislatívne akty stanovujúce hmotnoprávne podmienky, ktoré musia byť splnené na to, aby sa udelilo typové schválenie motorového vozidla. Nariadenie č. 715/2007 je uvedené v tejto prílohe a vo svojom článku 5 stanovuje, že výrobca vybaví vozidlá takým spôsobom, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami. Pokiaľ ide o reguláciu emisií, tento článok stanovuje špecifické technické požiadavky, ktoré boli stanovené nariadením č. 692/2008. Toto posledné uvedené nariadenie odkazuje, pokiaľ ide o určité technické požiadavky týkajúce sa typového schválenia vozidiel, na predpis EHK-OSN č. 83.
- 77 Pokiaľ ide v prvom rade o nariadenie č. 715/2007, článok 4 ods. 2 tohto nariadenia stanovuje, že technické opatrenia prijaté výrobcom musia byť také, aby zabezpečili účinné obmedzenie najmä výfukových emisií počas celej bežnej životnosti vozidiel za bežných podmienok používania. V tejto súvislosti článok 3 bod 6 tohto nariadenia definuje pojem „výfukové emisie“ ako „emisie plynných a tuhých znečisťujúcich látok“.

- 78 Tieto ustanovenia teda stanovujú výlučne cieľ, ktorý musia výrobcovia dosiahnuť, a to obmedziť výfukové emisie bez toho, aby spresňovali prostriedky na dosiahnutie tohto cieľa.
- 79 V dôsledku toho sa článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007, skúmaný z hľadiska ostatných ustanovení tohto nariadenia, má vykladať v tom zmysle, že pojem „systém regulácie emisií“ nevyklučuje technológie a stratégiu, ktoré znižujú emisie na vstupe, teda pri ich tvorbe.
- 80 V druhom rade treba uviesť, že predpis EHK-OSN č. 83, a najmä jeho článok 2.16 tiež odkazuje na pojem „systém regulácie emisií“, pričom však nespresňuje, či tento pojem odkazuje na opatrenia, ktoré sa prijímajú na úpravu emisií po ich vytvorení, alebo na opatrenia určené na obmedzenie ich vytvorenia.
- 81 Toto ustanovenie totiž definuje „rušiacie zariadenie“ spôsobom porovnateľným s článkom 3 bodom 10 nariadenia č. 715/2007. V dôsledku toho z tohto článku 2.16 nemožno vyvodiť, že „systém regulácie emisií“ v zmysle tohto článku pokrýva len technológie a stratégiu, ktoré znižujú emisie výfukových plynov po ich vytvorení, a nie tie, ktoré sú určené na obmedzenie ich tvorby.
- 82 Okrem toho bod 7.3.1.2 predpisu EHK-OSN č. 83, nazvaný „Systém proti znečisťovaniu“, uvádza, že systém EGR je jedným z týchto parametrov. Z týchto ustanovení teda vyplýva, že systém EGR spadá pod pojem „systém regulácie emisií“.
- 83 V treťom rade, hoci nariadenie č. 692/2008 definuje vo svojom článku 2 bode 18 „systém regulácie emisií“ ako „v súvislosti so systémom OBD, elektronický regulátor motora a každý komponent súvisiaci s emisiami vo výfukovom alebo odparovacom systéme, ktorý regulátor zásobuje vstupnými dátami alebo prijíma z regulátora výstupné dáta“, a hoci toto isté nariadenie obsahuje mnohé ustanovenia týkajúce sa rôznych systémov úpravy emisií nachádzajúcich sa vo výfukovom systéme vozidiel a kvalifikuje ich ako „systém regulácie emisií“, vymenováva takisto v rámci tejto istej kvalifikácie interné systémy motora, ktorých cieľom je zníženie tvorby emisií. V tejto súvislosti doplnok 2 prílohy XI tohto nariadenia výslovne uvádza recirkuláciu výfukových plynov v zozname systémov regulácie emisií. To je práve predmetom systému EGR.
- 84 Okrem toho treba pripomenúť, že v rámci postupov typového schvaľovania motorových vozidiel je úroveň emisií vždy meraná na výstupe z výfuku, ako to vyplýva z prílohy 3 nariadenia č. 692/2008. Nemožno teda rozlišovať medzi stratégiou, ktorá redukuje emisie výfukových plynov po ich vytvorení, a stratégiou určenou na obmedzenie ich tvorby.
- 85 Z kontextu článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 tak vyplýva, že pojem „systém regulácie emisií“ zahŕňa tak technológie a stratégiu vnútri motora vozidiel, ktorých cieľom je zníženie emisií po ich vytvorení, ako aj tie, ktorých cieľom je obmedziť ich tvorbu.
- 86 Napokon takýto výklad potvrdzuje aj cieľ sledovaný nariadením č. 715/2007, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia.
- 87 Ako totiž uvádza odôvodnenie 1 nariadenia č. 715/2007, technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa mali harmonizovať najmä na účely zabezpečenia tohto cieľa. Okrem toho odôvodnenie 5 tohto nariadenia uvádza, že dosiahnutie cieľov Únie z hľadiska kvality ovzdušia si vyžaduje nepretržité úsilie o znižovanie emisií vozidiel. Odôvodnenie 6 tohto nariadenia spresňuje, že je potrebné najmä výrazne znížiť emisie NO_x dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa dodržali limitné hodnoty znečistenia.
- 88 Článok 4 nariadenia č. 715/2007 ukladá výrobcovi povinnosť preukázať, že technické opatrenia, ktoré prijal, zaručujú účinné obmedzenie emisií najmä vo výfukovom potrubí, a to počas celej bežnej životnosti vozidiel za bežných podmienok používania.

- 89 V dôsledku toho výklad pojmu „systém regulácie emisií“ uvedeného v článku 3 bode 10 nariadenia č. 715/2007, podľa ktorého tento pojem zahŕňa tak technológie a stratégiu vnútri motora vozidiel, ktorých cieľom je obmedziť emisie po ich vytvorení, ako aj tie, ktorých cieľom je zníženie tvorby emisií, je v súlade s cieľom sledovaným týmto nariadením. Ako totiž uviedla generálna advokátka v bode 106 svojich návrhov, obmedzenie rozsahu tohto pojmu len na technológie a stratégiu, ktoré znižujú emisie výfukových plynov po ich vytvorení, by zbavilo nariadenie č. 715/2007 podstatnej časti jeho potrebného účinku.
- 90 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že pod pojem „systém regulácie emisií“ v zmysle tohto ustanovenia patria tak technológie a stratégia nazývaná „následná úprava výfukových plynov“, ktoré znižujú emisie na výstupe, teda po ich vytvorení, ako aj tie, ktoré podobne ako systém EGR znižujú emisie na vstupe, teda počas ich tvorby.

O tretej prejudiciálnej otázke písm. a) a c)

- 91 Svojou treťou otázkou písm. a) a c) sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že „rušiac zariadenie“ v zmysle tohto ustanovenia predstavuje zariadenie, ktoré sníma všetky parametre spojené s priebehom postupov typového schvaľovania stanovených týmto nariadením s cieľom zlepšiť počas týchto postupov výkonnosť systému regulácie emisií, a tak získať typové schválenie vozidla, aj keď takéto zlepšenie možno zistiť v konkrétnych okamihoch za podmienok bežnej prevádzky vozidiel.
- 92 Treba pripomenúť, že v rámci čiastočného typového schvaľovania týkajúceho sa emisií znečisťujúcich látok sa vozidlá testujú podľa rýchlostného profilu NEDC, ktorý spočíva v opakovaní štyroch mestských cyklov, po ktorých nasleduje mimomestský cyklus, v laboratóriu. Umožňuje najmä overiť, či množstvo vypusteného NOx je nižšie ako prahová hodnota stanovená nariadením č. 715/2007. Testovacie cykly pre emisie vozidiel v rámci tohto postupu sa nezakladajú na skutočných podmienkach premávky.
- 93 Softvér dotknutý vo veci samej umožňuje zistiť parametre zodpovedajúce tým, ktoré sa vyskytujú v testoch vykonaných v laboratóriu podľa profilu NEDC, a prípadne zvýšiť úroveň otvorenosti ventilu EGR s cieľom presmerovať väčšiu časť výfukových plynov do sacieho potrubia a znížiť tak emisie testovaného vozidla. Tento softvér teda umožňuje zintenzívniť fungovanie ventilu EGR, aby emisie dodržali prahové hodnoty stanovené nariadením č. 715/2007. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že ak uvedený softvér nezistí profil NEDC, a preto sa domnieva, že vozidlo sa nachádza v podmienkach bežného používania, je možné konštatovať emisie NOx presahujúce tie, ktoré boli namerané počas fázy testovania, ktoré navyše nie sú v súlade s prahovými hodnotami stanovenými nariadením č. 715/2007.
- 94 V súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora je na výklad ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok z 18. novembra 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, bod 39 a citovaná judikatúra).
- 95 V prvom rade zo znenia článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007 vyplýva, že rušiac zariadenie má za cieľ znížiť „účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla“.
- 96 V dôsledku toho zo znenia tohto ustanovenia možno vyvodíť, že zariadenie, akým je systém EGR dotknutý vo veci samej, zavedené s cieľom zabezpečiť obmedzenie emisií v súlade s nariadením č. 715/2007, by malo byť funkčné tak počas laboratórnych testov typového schvaľovania, ako aj pri používaní vozidla za bežných podmienok.

- 97 Pokiaľ ide ďalej o kontext, do ktorého patrí článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007, z bodu 77 tohto rozsudku vyplýva, že podľa článku 4 ods. 2 tohto nariadenia technické opatrenia prijaté výrobcom musia byť také, aby zaručovali najmä skutočné obmedzenie výfukových emisií počas celej bežnej životnosti vozidiel v podmienkach bežného používania. Navyše článok 5 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje, že výrobca musí vybaviť vozidlá tak, aby komponenty, ktoré ovplyvňujú emisie, umožňovali vozidlám pri bežnom používaní dodržať emisné limity stanovené v uvedenom nariadení a jeho vykonávacích opatreniach.
- 98 Treba konštatovať, že z tohto kontextu nevyplývajú skutočnosti, ktoré by umožnili vykonávať rozlišovanie medzi fungovaním sporného zariadenia počas fázy testu typového schvaľovania a pri prevádzke v podmienkach bežného používania vozidiel. Ako totiž uviedla generálna advokátka v bode 124 svojich návrhov, zavedenie zariadenia, ktorého jediným účelom je zabezpečiť dodržiavanie emisných limitov stanovených nariadením č. 715/2007 len vo fáze testu typového schvaľovania, by bolo v rozpore s povinnosťou zabezpečiť účinné obmedzenie emisií za podmienok bežného používania vozidla.
- 99 V dôsledku toho treba prijať taký výklad článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007, podľa ktorého je „rušiacie zariadenie“ v zmysle tohto ustanovenia taký softvér, o aký ide vo veci samej, ktorý mení úroveň emisií vozidiel v závislosti od jazdných podmienok, ktoré zistí, a zaručuje dodržanie emisných limitov len vtedy, ak tieto podmienky zodpovedajú podmienkam uplatňovaným počas postupov typového schvaľovania. Takéto zariadenie tak predstavuje rušiacie zariadenie, aj keď zlepšenie výkonnosti systému regulácie emisií možno tiež v konkrétnych okamihoch zistiť v podmienkach bežného používania vozidla.
- 100 Tento výklad napokon potvrdzuje cieľ sledovaný nariadením č. 715/2007, ktorým je, ako vyplýva z bodov 86 a 87 tohto rozsudku, podstatné zníženie emisií NOx a zabezpečenie vysokej úrovne ochrany životného prostredia.
- 101 Skutočnosť, že podmienky bežného používania vozidiel môžu výnimočne, ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania, zodpovedať podmienkam prevádzky, ktoré sa uplatňujú pri postupoch typového schvaľovania, a tým v konkrétnych okamihoch zlepšiť výkonnosť predmetného zariadenia, totiž nemá vplyv na tento výklad, keďže za podmienok bežného používania vozidiel cieľ zníženia emisií NOx nie je zvyčajne dosiahnutý.
- 102 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na tretiu otázku písm. a) a c) odpovedať tak, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiacie zariadenie“ v zmysle tohto ustanovenia predstavuje zariadenie, ktoré sníma všetky parametre spojené s priebehom postupov typového schvaľovania stanovených týmto nariadením, s cieľom zlepšiť výkonnosť systému regulácie emisií pri týchto postupoch, a tak dosiahnuť typové schválenie vozidla, aj keď takéto zlepšenie možno konštatovať aj v konkrétnych okamihoch za podmienok bežnej prevádzky vozidla.

O tretej prejudiciálnej otázke písm. b) a štvrtej prejudiciálnej otázke

- 103 Na úvod treba uviesť, že tretia otázka písm. b) a štvrtá otázka sa týkajú všetkých výnimiek stanovených v článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007. Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu pritom vyplýva, že výnimky zakotvené v článku 5 ods. 2 písm. b) a c) tohto nariadenia nie sú relevantné na účely rozhodnutia sporu vo veci samej. Nie je teda potrebné rozhodnúť o výklade uvedeného článku 5 ods. 2 písm. b) a c).
- 104 Uvedenými otázkami sa teda vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že na rušiacie zariadenie, o aké ide vo veci samej, ktoré systematicky zlepšuje výkonnosť systému regulácie emisií vozidiel pri postupoch typového schvaľovania

v porovnaní s výkonnosťou zistenou za bežných podmienok používania, sa môže vzťahovať výnimka zo zákazu takýchto zariadení uvedená v tomto ustanovení, pokiaľ toto zariadenie prispieva k prevencii starnutia alebo zanášania motora.

- 105 Podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 sa používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, zakazuje. Tento zákaz však obsahuje tri výnimky, medzi ktoré patrí výnimka uvedená v písm. a) tohto ustanovenia, podľa ktorej sa tento zákaz neuplatní, ak „potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla“.
- 106 Treba konštatovať, že pojmy „poškodenie“ a „havária“ nie sú definované v článku 5 nariadenia č. 715/2007, ani v iných článkoch uvedeného nariadenia.
- 107 Treba pripomenúť, že z judikatúry citovanej v bode 62 tohto rozsudku vyplýva, že pri neexistencii akejkoľvek definície týchto pojmov v nariadení č. 715/2007 sa podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora určenie významu a rozsahu týchto pojmov musí vykonať v súlade s ich obvyklým významom v bežnom jazyku pri súčasnom zohľadnení kontextu, v akom sa používajú, ako aj cieľov sledovaných právnou úpravou, ktorej sú súčasťou.
- 108 Ako uviedla generálna advokátka v bode 135 svojich návrhov, pojem „havária“ vo svojom obvyklom význame v bežnom jazyku označuje nepredvídateľnú a náhlu udalosť, ktorá spôsobuje poškodenie alebo nebezpečenstvo, ako je zranenie alebo smrť. Pojem „poškodenie“ označuje škodu, ktorá je vo všeobecnosti spôsobená násilnou alebo náhlou príčinou.
- 109 V dôsledku toho je rušiacie zariadenie, ktoré znižuje účinnosť systému regulácie emisií, odôvodnené, ak podľa článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 umožňuje chrániť motor pred náhlymi a nepredvídateľnými udalosťami.
- 110 V tejto súvislosti treba uviesť, že zanášanie a starnutie motora nemožno považovať za „haváriu“ alebo „poškodenie“ v zmysle tohto ustanovenia, keďže, ako uvádza Komisia, tieto udalosti sú v zásade predvídateľné a inherentné bežnému fungovaniu vozidla.
- 111 Tento výklad je podporený kontextom článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007, ktorý stanovuje výnimku zo zákazu používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, ako aj cieľom sledovaným uvedeným nariadením. Každá výnimka sa totiž musí vykladať reštriktívne, aby sa zachoval jej potrebný účinok a rešpektoval jej účel (pozri analogicky rozsudok z 3. septembra 2014, Deckmyn a Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, bod 22, ako aj 23).
- 112 Keďže článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 predstavuje výnimku zo zákazu používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, musí sa vykladať striktnie.
- 113 Takýto výklad podporuje aj cieľ sledovaný nariadením č. 715/2007, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany životného prostredia a zlepšenie kvality ovzdušia v rámci Únie, čo znamená skutočné zníženie emisií NOx počas celej bežnej životnosti vozidiel. Zákaz uvedený v článku 5 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia by bol zbavený svojej podstaty a akéhokoľvek potrebného účinku, ak by sa umožnilo výrobcom vybaviť automobilové vozidlá takýmto rušiacimi zariadeniami len s cieľom chrániť motor pred jeho zanášaním a starnutím.
- 114 V dôsledku toho, ako uviedla generálna advokátka v bode 146 svojich návrhov, iba okamžité riziká poškodenia, ktoré predstavujú konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla, môžu odôvodniť použitie rušiaceho zariadenia.

115 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na tretiu otázku písm. a) a štvrtú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že na také rušiacie zariadenie, o aké ide vo veci samej, ktoré systematicky zlepšuje výkonnosť systému regulácie emisií vozidiel pri postupoch typového schvaľovania, aby sa dodržali emisné limity stanovené týmto nariadením a dosiahlo sa tak typové schválenie týchto vozidiel, sa nemôže vzťahovať výnimka zo zákazu takýchto zariadení uvedená v tomto ustanovení, týkajúca sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, aj keď toto zariadenie prispieva k prevencii starnutia alebo zanášania motora.

O trovách

116 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol takto:

1. Článok 3 bod 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel sa má vykladať v tom zmysle, že softvér začlenený do riadiacej jednotky motora alebo ktorý ju ovláda, predstavuje „konštrukčný prvok“ v zmysle tohto ustanovenia, keďže pôsobí na fungovanie systému regulácie emisií a znižuje jeho účinnosť.
2. Článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že pod pojem „systém regulácie emisií“ v zmysle tohto ustanovenia patria tak technológie a stratégie nazývané „následná úprava výfukových plynov“, ktoré znižujú emisie na výstupe, teda po ich vytvorení, ako aj tie, ktoré podobne ako systém recirkulácie výfukových plynov znižujú emisie na vstupe, teda počas ich tvorby.
3. Článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiacie zariadenie“ v zmysle tohto ustanovenia predstavuje zariadenie, ktoré sníma všetky parametre spojené s priebehom postupov typového schvaľovania stanovených týmto nariadením, s cieľom zlepšiť výkonnosť systému regulácie emisií pri týchto postupoch, a tak dosiahnuť typové schválenie vozidla, aj keď takéto zlepšenie možno konštatovať aj v konkrétnych okamihoch za podmienok bežnej prevádzky vozidla.
4. Článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že na také rušiacie zariadenie, o aké ide vo veci samej, ktoré systematicky zlepšuje výkonnosť systému regulácie emisií vozidiel pri postupoch typového schvaľovania, aby sa dodržali emisné limity stanovené týmto nariadením a dosiahlo sa tak typové schválenie týchto vozidiel, sa nemôže vzťahovať výnimka zo zákazu takýchto zariadení uvedená v tomto ustanovení, týkajúca sa ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, aj keď toto zariadenie prispieva k prevencii starnutia alebo zanášania motora.

Podpisy