



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 17. decembra 2020*

„Predhodno odločanje – Približevanje zakonodaj – Uredba (ES) št. 715/2007 – Člen 3, točka 10 – Člen 5(2) – Odklopna naprava – Motorna vozila – Dizelski motorji – Emisije onesnaževal – Program, ki vpliva na krmilno enoto motorja – Tehnologije in strategije, ki omogočajo omejevanje nastajanja emisij onesnaževal“

V zadevi C-693/18,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki so ga vložili preiskovalni sodniki tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu, Francija) z odločbo z dne 26. oktobra 2018, ki je na Sodišče prispela 29. oktobra 2018, v kazenskem postopku zoper

X,

ob udeležbi

CLCV in drugih,

A in drugih,

B,

AGLP in drugih,

C in drugih,

SODIŠČE (drugi senat)

v sestavi A. Arabadjiev, predsednik senata, T. von Danwitz in P. G. Xuereb (poročevalec), sodniki,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,

sodna tajnica: V. Giacobbo, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 7. novembra 2019,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za X D. Lecat, P. Benson in J. Philippe, avocats, ter R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,
- za A in druge C. Constantin-Vallet, avocat,

* Jezik postopka: francoščina.

- za B P. Peuvrel in X. Leuck, avocats,
- za AGLP in druge F. Sartre, avocat,
- za C in druge J. Bensaid in F. Verdier, avocats,
- za francosko vlado sprva D. Colas, J. Traband, E. Leclerc in J.-L. Desjonquères, nato J. Traband, E. Leclerc in A.-L. Desjonquères, agenti,
- za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj z G. Palatiellom in P. Pucciariellom, avvocati dello Stato,
- za Evropsko komisijo J.-F. Brakeland, M. Huttunen in A. C. Becker, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 30. aprila 2020

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in na informacije o popravilu in vzdrževanju vozil (UL 2007, L 171, str. 1).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru kazenskega postopka, uvedenega zoper družbo X, proizvajalko avtomobilov, ker je ta dala na francoski trg motorna vozila, opremljena s programsko opremo, ki lahko spreminja sistem za uravnavanje emisij plinastih onesnaževal glede na vozne pogoje, ki jih zazna.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 Pravilnik št. 83 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo vozil v zvezi z emisijami onesnaževal glede na zahteve za pogonsko gorivo (UL 2006, L 375, str. 242) določa tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil.
- 4 V točki 2.16 navedenega pravilnika je navedeno:

„V tem pravilniku:

[...]

- 2.16. ‚odklopna naprava‘ (*defeat device*) pomeni vsak del, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno hitrost motorja, prestavo v menjalniku, podtlak v sesalni cevi ali kateri koli drug parameter zaradi sproženja, spreminjanja, odložitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela

sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri običajnem delovanju vozila in njegovi običajni uporabi. Takšen del ne šteje za odklopno napravo, če:

2.16.1. je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila ali

2.16.2. naprava ne deluje po zagonu motorja ali

2.16.3. so pogoji pretežno vključeni v preskusne postopke tipa I ali VI.“

- 5 Iz točke 7.3.1.2 Pravilnika št. 83 UN/ECE je razvidno, da vračanje izpušnih plinov (*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)) spada med parametre sistema za preprečevanje onesnaževanja.

Pravo Unije

Sklep 97/836/ES

- 6 Evropska skupnost je na podlagi člena 1 Sklepa Sveta 97/836/ES z dne 27. novembra 1997 v pričakovanju pristopa Evropske skupnosti k Sporazumu Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov (Revidiran sporazum iz leta 1958) (UL 1997, L 346, str. 78) pristopila k navedenemu sporazumu.

- 7 Člen 3(1) navedenega sklepa določa:

„V skladu s členom 1(5) [revidiranega sporazuma iz leta 1958] Skupnost izjavi, da je njen pristop omejen na izvajanje uredb [pravilnikov] UN/ECE, navedenih v Prilogi II k temu sklepu.“

- 8 Med pravilniki UN/ECE, navedenimi v tej prilogi II, je tudi Pravilnik št. 83 UN/ECE.

Okvirna direktiva

- 9 V uvodni izjavi 11 Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL 2007, L 263, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1060/2008 z dne 7. oktobra 2008 (UL 2008, L 292, str. 1) (v nadaljevanju: Okvirna direktiva), je navedeno:

„[...] je treba pravilnike [...] UN/ECE, h katerim pristopa Skupnost v skladu s tem sklepom, ter spremembe pravilnikov UN/ECE, h katerim je Skupnost že pristopila, vključiti v postopek ES-homologacije bodisi kot zahteve za ES-homologacijo vozila bodisi kot alternative obstoječi zakonodaji Skupnosti. [...]“

- 10 Člen 34(1) te okvirne direktive določa:

„Pravilniki UN/ECE, h katerim je pristopila Skupnost in ki so navedeni v delu I Priloge IV in v Prilogi XI, so del ES-homologacije vozila pod enakimi pogoji kot posamične direktive ali uredbe. Veljajo za kategorije vozil, navedene v ustreznih stolpcih tabele iz dela I Priloge IV in Priloge XI.“

11 Člen 35(1), prvi pododstavek, navedene okvirne direktive določa:

„Pravilniki UN/ECE, navedeni v delu II Priloge IV, se priznavajo kot enakovredni ustreznim posamičnim direktivam ali uredbam, če imajo enako področje uporabe in vsebino.“

12 Pravilnik št. 83 UN/ECE je naveden v Prilogi IV k Okvirni direktivi.

Uredba št. 715/2007

13 V uvodnih izjavah 1 in od 4 do 6 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

„(1) [...] Tehnične zahteve za podelitev homologacije motornim vozilom glede na emisije bi morale biti zato usklajene, da bi se izognili zahtevam, ki se od države do države razlikujejo, in zagotovili visoko raven varstva okolja.

[...]

(4) [...] je za doseganje ciljev EU glede kakovosti zraka potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij v prevoznem sektorju (zračnem, pomorskem in kopenskem prevozu), v gospodinjstvih in v energetske, kmetijskem in industrijskem sektorju. [...]

(5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. [...]

(6) Še zlasti je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala potrebno znatno zmanjšanje emisij dušikovega oksida iz dizelskih vozil. [...]

14 Člen 3, točki 6 in 10, navedene uredbe določa:

„V tej uredbi in njenih izvedbenih ukrepih se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

6. ‚emisije iz izpušne cevi‘ pomenijo emisije plinastih in trdnih onesnaževal;

[...]

10. ‚odklopna naprava‘ pomeni vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.

15 Člen 4(1) in (2) navedene uredbe določa:

„1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Skupnosti, homologirana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Proizvajalci morajo dokazati, da so vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je treba homologirati in ki se prodajo ali začnejo uporabljati v Skupnosti, homologirane v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Te obveznosti vključujejo izpolnjevanje zahtev glede mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I, in ukrepe za izvajanje iz člena 5.

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnosti v uporabi.

Poleg tega morajo tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, zagotavljati, da se emisije iz izpušne cevi in emisije izhlapevanja v skladu s to uredbo učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. [...]

[...]“

16 Člen 5(1) in (2) Uredbe št. 715/2007 določa:

„1. Proizvajalec vozilo opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo omogočijo vozilu, da je skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

2. Uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, je prepovedana. Prepoved ne velja, kadar:

(a) je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila;

(b) naprava po zagonu motorja ne deluje več;

ali

(c) so pogoji v bistvu vključeni v preskusne postopke za potrditev emisij izhlapevanja in povprečnih emisij iz izpušne cevi.“

17 Priloga I k tej uredbi, naslovljena „Mejne vrednosti emisij“, med drugim določa mejne vrednosti emisij dušikovega oksida.

Uredba (ES) št. 692/2008

18 Člen 1 Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe št. 715/2007 (UL 2008, L 199, str. 1) določa:

„Ta uredba določa ukrepe za izvajanje členov 4, 5 in 8 Uredbe (ES) št. 715/2007.“

19 Člen 2, točka 18, Uredbe št. 692/2008 določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

18. „sistem za uravnavanje emisij“ pomeni, v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu [sistema OBD], napravo za elektronski nadzor upravljanja motorja in druge sestavne dele v sistemu uravnavanja emisij v izpušnih plinih ali sistemu izhlapevanja, ki vnašajo informacije v to napravo ali jih sprejemajo iz njega“.

20 Priloga III k navedeni uredbi, naslovljena „Preverjanje povprečnih emisij iz izpušne cevi pri okoljskih pogojih (preskus tipa 1)“, določa:

„1. Uvod

Ta priloga opisuje postopek za preskus tipa 1 za preverjanje povprečnih emisij iz izpušne cevi pri okoljskih pogojih.

[...]“

- 21 Priloga XI k Uredbi št. 692/2008, naslovljena „Vgrajene naprave za diagnostiko na vozilu (OBD) za motorna vozila“, v Dodatku 2, ki se nanaša na „osnovne značilnosti družine vozil“, določa:

„[...]“

Sistem za uravnavanje emisij:

[...]

– vračanje izpušnih plinov v valj (tj. z ali brez).

[...]“

Francosko pravo

- 22 Člen L. 213-1 code de la consommation (zakonik o varstvu potrošnikov) je v različici, ki se je uporabljala do 18. marca 2014, določal:

„S kaznijo zopora do dveh let in denarno kaznijo do 35.000 EUR ali z eno od teh kazni se kaznuje oseba – ne glede na to, ali je stranka pogodbe – ki je potrošnika s kakršnim koli sredstvom ali postopkom, tudi s posredovanjem tretje osebe, zavajala ali poskusila zavajati:

1. o naravi, vrsti, izvoru, bistvenih lastnostih, sestavi ali vsebnosti učinkovin kakršnega koli blaga;
2. o količini dobavljenega blaga ali njegovi identiteti, z dobavo drugega blaga namesto blaga, ki je bilo določeno s pogodbo;
3. o primernosti za uporabo, tveganjih, povezanih z uporabo proizvoda, opravljenih kontrolah, načinu uporabe ali potrebnih previdnostnih ukrepih.“

- 23 Člen L. 213-1 navedenega zakonika je v različici, ki se je uporabljala od 19. marca 2014 do 30. junija 2016, določal:

„S kaznijo zopora do dveh let in denarno kaznijo do 300.000 EUR se kaznuje oseba – ne glede na to, ali je stranka pogodbe – ki je potrošnika s kakršnim koli sredstvom ali postopkom, tudi s posredovanjem tretje osebe, zavajala ali poskusila zavajati:

1. o naravi, vrsti, izvoru, bistvenih lastnostih, sestavi ali vsebnosti učinkovin kakršnega koli blaga;
2. o količini dobavljenega blaga ali njegovi identiteti, z dobavo drugega blaga namesto blaga, ki je bilo določeno s pogodbo;
3. o primernosti za uporabo, tveganjih, povezanih z uporabo proizvoda, opravljenih kontrolah, načinu uporabe ali potrebnih previdnostnih ukrepih.“

Znesek denarne kazni se lahko sorazmerno s koristjo, pridobljeno s kršitvijo, poveča do 10 % povprečnega letnega prometa, izračunanega na podlagi podatkov o letnem prometu za zadnja tri leta, ki so znani ob nastanku dejanskega stanja.“

24 Člen L. 213-2 navedenega zakonika je v različici, ki se je uporabljala do 18. marca 2014, določal:

„Kazni iz člena L. 213-1 se podvojijo, če:

1. je bila zaradi kaznivih dejanj, določenih v navedenem členu, uporaba blaga škodljiva za zdravje ljudi ali živali;
2. je bilo kaznivo dejanje ali poskus kaznivega dejanja iz člena L. 213-1 storjen:
 - (a) s ponarejenimi ali nenatančnimi utežmi, merami ali drugimi instrumenti;
 - (b) s posegi ali postopki, s katerimi se izkrivljajo operacije analize ali odmere, tehtanja ali merjenja oziroma s katerimi se poskuša nepošteno spremeniti sestava, teža ali prostornina blaga, tudi pred temi operacijami;
 - (c) z goljufivimi navedbami, s katerimi se ustvarja vtis o prejšnji pravilni operaciji.“

25 Člen L. 213-2 istega zakonika je v različici, ki je veljala od 19. marca 2014 do 30. junija 2016, določal:

„I. Kazni iz člena L. 213-1 se povišajo na pet let zavora in 600.000 EUR denarne kazni, če je bilo kaznivo dejanje ali poskus kaznivega dejanja iz člena L. 213-1 storjen:

1. s ponarejenimi ali nenatančnimi utežmi, merami ali drugimi instrumenti;
2. s posegi ali postopki, s katerimi se izkrivljajo operacije analize ali odmere, tehtanja ali merjenja oziroma s katerimi se poskuša nepošteno spremeniti sestava, teža ali prostornina blaga, tudi pred temi operacijami;
3. z goljufivimi navedbami, s katerimi se ustvarja vtis o prejšnji pravilni operaciji.

II. Kazni iz člena L. 213-1 se povišajo na sedem let zavora in 750.000 EUR denarne kazni, če je kaznivo dejanje ali poskus kaznivega dejanja iz člena L. 213-1:

1. povzročil, da je bila uporaba blaga škodljiva za zdravje ljudi ali živali;
2. storila hudodelska združba.

III. Znesek denarne kazni se lahko sorazmerno s koristjo, pridobljeno s kršitvijo, poveča do 10 % povprečnega letnega prometa, izračunanega na podlagi letnega prometa za zadnja tri leta, ki je znan ob nastanku dejanskega stanja.“

26 Člen L. 213-6 zakonika o varstvu potrošnikov določa:

„Za pravne osebe, za katere se ugotovi, da so pod pogoji, določenimi v členu 121-2 kazenskega zakonika, kazensko odgovorne za kršitve, opredeljene v členih od L. 213-1 do L. 213-4, se lahko poleg denarnih kazni, določenih v členu 131-38 kazenskega zakonika, izrečejo kazni iz odstavkov od 2 do 9 člena 131-39 istega zakonika.

Prepoved iz odstavka 2 člena 131-39 kazenskega zakonika se nanaša na dejavnost v tekočem poslovnem letu ali v poslovnem letu, v katerem je bila storjena kršitev.“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 27 Družba X je proizvajalec avtomobilov, ki v Franciji trži motorna vozila. Iz predložitvene odločbe je razvidno, da se navedeni družbi očita, da je v navedeni državi dala v promet vozila s programsko opremo, ki lahko zazna fazo homologacije vozil in izkrivi rezultate testov emisij plinastih onesnaževal, zlasti dušikovega oksida (NO_x), ki se izvajajo v tej fazi.
- 28 Podpredsednik conseil régional d'Île-de-France (regionalni svet regije Île-de-France), pristojen za promet, je 28. septembra 2015 na podlagi informacij, s katerimi se je seznanil iz medijev, pri procureur de Paris (državni tožilec v Parizu, Francija) vložil ovadbo zoper ravnanja družbe X v zvezi z dajanjem na trg vozil, opremljenih z navedeno programsko opremo.
- 29 Parquet de Paris (državno tožilstvo v Parizu, Francija), ki je ta dejanja kvalificiralo kot „hudo zavajanje“, je 2. oktobra 2015 zadevo predložilo office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (osrednji urad za boj proti kaznivim dejanjem zoper okolje in javno zdravje) in zahtevalo preiskavo o tem, pod kakšnimi pogoji so bila zadevna vozila dana na francoski trg.
- 30 Hkrati je francoski ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (minister za ekologijo, trajnostni razvoj in energijo) zaprosil Service national des enquêtes (nacionalna služba za preiskave, Francija; v nadaljevanju: SNE) pri Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (generalni direktorat za konkurenco in za preprečevanje goljufij, Francija; v nadaljevanju: DGCCRF), naj izvede preiskavo zaradi ugotavljanja, ali so vozila, ki se tržijo v Franciji, opremljena s tako programsko opremo.
- 31 Vozila se v okviru delne homologacije v zvezi z emisijami onesnaževal preizkušajo v skladu s protokolom, katerega parametri so natančno opredeljeni s predpisi, zlasti hitrostni profil, ki se opazuje, temperatura in predhodna priprava vozila. Hitrostni profil, ki se uporablja pri homologacijskem testu, poimenovanem *New European Driving Cycle* (NEDC), sestoji iz ponovitve štirih mestnih ciklov in zunajmestnega cikla, ki se izvedejo v laboratoriju. S tem se preverja, ali je količina izpustov NO_x pod zgornjo mejno vrednostjo, določeno v Prilogi I k Uredbi št. 715/2007.
- 32 Ventil za vračanje izpušnih plinov (Exhaust Gas Recirculation (v nadaljevanju: ventil EGR)) je ena od tehnologij, ki jih proizvajalci avtomobilov, med njimi družba X, uporabljajo za uravnavanje in zmanjševanje emisij NO_x, ki nastanejo zaradi nepopolnega izgorevanja goriva.
- 33 Ob odprtju ventila EGR izpušni plini prehajajo skozi sesalni kolektor, kjer še drugič zgorijo in se ohladijo s pomočjo toplotnega izmenjevalnika. Ta ventil nadzira krmilna enota motorja z informacijskim sistemom, vgrajenim v vozilo, ki elektronsko krmili različne funkcije v njem, na primer tiste za upravljanje motorja, prenos ali varnost. Odpiranje ventila EGR v realnem času vodi računalnik, ki glede na informacije, ki so jih zbrali razni senzorji, na primer o hitrosti ali temperaturi motorja oziroma zraka, pošlje navodila aktuatorju navedenega ventila. Učinkovitost za zmanjševanje onesnaževanja je torej odvisna od odprtosti navedenega ventila, ki jo določa izvorna koda programske opreme, vgrajene v krmilno enoto.
- 34 SNE je svojemu poročilu priložila teste in preizkuse, ki jih je opravilo Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle (tehnično združenje za avtomobile, motorna kolesa in kolesa (UTAC)), edini laboratorij v Franciji, pooblaščen za opravljanje homologacijskih testov za vozila. S temi testi, katerih namen je bil preiskati sume goljufije v zvezi s protionesnaževalnimi testi, je bilo ugotovljeno, da so bile emisije NO_x pri nekaterih testiranih vozilih družbe X glede na vrednosti, ugotovljene med postopkom homologacije teh vozil, 2-krat, 3,2-krat, 3,4-krat ali 3,6-krat večje, odvisno od vozila.

- 35 Na podlagi dodatnih testov, ki jih je na zahtevo ministrstva za ekologijo, trajnostni razvoj in energijo opravil Institut français du pétrole Energies Nouvelles (francoski inštitut za nafto in nove energije (IFPEN)) ter ki so se nanašali na tri vozila navedene družbe, je bilo prav tako mogoče ugotoviti, da so bile emisije NO_x znižane, če je bila zaznana faza homologacije, ker je bil ventil EGR znatno bolj odprt.
- 36 Predsednik francoske hčerinske družbe X je 16. oktobra 2015 na zaslišanju izjavil, da z mehanizmom delovanja navedene programske opreme in njeno goljufivo naravo ni bil seznanjen, ter pojasnil, da bodo vozila, opremljena z njo, odpoklicana zaradi posodobitve navedene programske opreme.
- 37 Odvetniška pisarna je 15. in 18. decembra 2015 na zahtevo družbe X preiskovalcem poslala dokument, s katerim je želela dokazati, da sistema EGR ni mogoče obravnavati kot „odklopno napravo“ v smislu Uredbe št. 715/2007.
- 38 Procureur de la République (državni tožilec) je 19. februarja 2016 po navedeni preiskavi zadevo predložil v obravnavo trem preiskovalnim sodnikom Tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu). V obtožnici se družbi X očita, da je od 1. septembra 2009 v Franciji kupce vozil z dizelskim motorjem generacije Euro 5 in Euro 6 zavajala o bistvenih lastnostih navedenih vozil zaradi prisotnosti odklopne naprave v nasprotju z Uredbo št. 715/2007 in o opravljenih kontrolah, pri čemer je oteževalna okoliščina to, da je zaradi navedenih dejanj uporaba blaga škodljiva za zdravje ljudi ali živali.
- 39 Preiskovalni sodniki tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu) so odredili sodno izvedenstvo, s katerim bi se opravila analiza rezultatov testov, ki jih je opravil upravni organ, natančnejše testov, ki sta jih opravila UTAC in IFPEN, ter vse druge tehnične analize, s katerimi bi se pojasnil mehanizem delovanja zadevne programske opreme in razkril njen vpliv na povečanje emisij NO_x iz vozil, ki so z njo opremljena. Izvedenec je v poročilu, predloženem 26. aprila 2017, menil, da so zadevna vozila opremljena z napravo, ki omogoča zaznavanje postopka homologacije, prilagoditev delovanja sistema vračanja izpušnih plinov za namen te homologacije in zmanjšanje emisij NO_x za potrebe tega postopka. Po njegovem mnenju so bili sistemi za uravnavanje emisij pri teh vozilih prirejeni tako, da se ob zaznavi faze homologacije poveča odprtost ventila EGR. Zmanjšanje odprtosti tega ventila bi v normalnih pogojih uporabe teh vozil zmanjšalo učinkovitost sistema za uravnavanje emisij in povzročilo povečanje emisij NO_x.
- 40 Po mnenju izvedenca bi, če bi bilo delovanje ventila EGR v normalnih pogojih uporabe enako tistemu, ugotovljenemu v postopkih homologacije, zadevna vozila proizvedla precej manj NO_x, njihova poraba in moč bi bila manjša, vzdrževanje pa pogostejše in dražje. Prirejanje naj bi vozilom omogočalo večjo zmogljivost pospeševanja in moč ter manjše nalaganje oblog na sesalnih ceveh, ventilih in v zgorevalni komori, kar naj bi prispevalo k daljši življenjski dobi in večji zanesljivosti motorja. Zato naj zadevna vozila brez tega prirejanja ne bi bila homologirana.
- 41 Družba X je bila 28. marca 2017 pozvana pred preiskovalne sodnike tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu). Ker je imela status osumljenke, ni želela odgovarjati na postavljena vprašanja. Tudi pravosodni organi države članice sedeža družbe X so zavrnilo posredovanje elementov preiskave, ki so jih zahtevali preiskovalni sodniki. Poleg tega je več kot 1200 oseb v okviru te sodne preiskave vložilo premoženjskopravni zahtevek.
- 42 Preiskovalni sodniki tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu) navajajo, da imajo lahko naprave, ki se uporabljajo za vplivanje na delovanje sistema za uravnavanje emisij, različne oblike, zato bi bilo treba pojasniti, kaj zajema pojem „odklopna naprava“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, saj ta določba navedeni pojem opredeljuje z več izrazi, ki jih Sodišče še ni razložilo.

- 43 Ker opredelitev „zavajanja“ v okviru kazenske preiskave iz postopka v glavni stvari temelji na opredelitvi „odklopne naprave“ v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, preiskovalni sodniki tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu) menijo, da je razlaga navedenih določb potrebna zaradi sprejetja odločitve o morebitni uvedbi preiskave zoper družbo X in o predložitvi zadeve v odločanje sodišču po koncu preiskave.
- 44 V teh okoliščinah so preiskovalni sodniki tribunal de grande instance de Paris (okrožno sodišče v Parizu) prekinili odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložili ta vprašanja:
- „1. Razlaga pojma ‚del vozila‘
- (a) Kaj zajema pojem ‚del vozila‘ iz člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, v katerem je opredeljena odklopna naprava (*defeat device*)?
 - (b) Ali je mogoče za ‚del vozila‘ v smislu tega člena šteti program, ki je nameščen na krmilno enoto motorja ali ki na splošno vpliva nanjo?
2. Razlaga pojma ‚sistem za uravnavanje emisij‘
- (a) Kaj zajema pojem ‚sistem za uravnavanje emisij‘ iz člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, v katerem je opredeljena odklopna naprava (*defeat device*)?
 - (b) Ali ta ‚sistem za uravnavanje emisij‘ vključuje le tehnologije in strategije za obdelavo in zmanjšanje emisij (med drugim NOx) po njihovem nastanku ali pa zajema tudi razne tehnologije in strategije, ki omogočajo, da se že v osnovi omeji njihovo proizvodnjo, kot je tehnologija EGR?
3. Razlaga pojma ‚odklopna naprava‘ (*defeat device*)
- (a) Ali je naprava, ki zazna kateri koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz Uredbe št. 715/2007, z namenom, da se med temi postopki aktivira ali poveča delovanje katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija, ‚odklopna naprava‘ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007?
 - (b) Če je odgovor pritrdilen, ali je ta odklopna naprava prepovedana na podlagi določb člena 5(2) Uredbe št. 715/2007?
 - (c) Ali je mogoče napravo, opisano v vprašanju 3(a), šteti za ‚odklopno napravo‘, če se delovanje sistema za uravnavanje emisij dejansko poveča, ne le v postopkih homologacije, temveč tudi priložnostno, ko se natančno določeni pogoji, v katerih se sistem za uravnavanje emisij med postopki homologacije prilagodi s povečanim delovanjem, pojavijo med dejansko vožnjo?
4. Razlaga izjem iz člena 5 Uredbe št. 715/2007
- (a) Kaj zajemajo tri izjeme iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007?
 - (b) Ali bi bilo mogoče prepoved odklopne naprave, s katero se priredi ali poveča delovanje katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij posebej med postopki homologacije, izključiti zaradi enega od treh razlogov, naštetih v členu 5(2) [te uredbe]?
 - (c) Ali upočasnitev staranja ali nalaganja oblog na motorju spadata med razloge ‚zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami‘ in ‚varnega delovanja vozila‘, s katerimi je mogoče upravičiti prisotnost odklopne naprave v smislu člena 5(2)(a) [navedene uredbe]?”

Vprašanja za predhodno odločanje

Dopustnost

- 45 Družba X trdi, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe nedopusten, prvič, ker naj odgovor Sodišča na postavljena vprašanja ne bi bil potreben za odločitev predložitvenega sodišča v postopku v glavni stvari. V zvezi s tem trdi, da tak odgovor ne bi mogel vplivati na opredelitev elementov kaznivega dejanja hudega zavajanja, ki se ji očita po francoskem kazenskem pravu.

- 46 Drugič, po mnenju družbe X je, ker je kvalifikacija kaznivega dejanja odvisna od razlage Uredbe št. 715/2007, kršeno načelo zakonitosti v kazenskem pravu.
- 47 Tretjič, družba X trdi, da v tej fazi pred predložitvenim sodiščem ni nobenega spora v zvezi z zastavljenimi vprašanji, tako da naj bi bila ta povsem hipotetična. Ker naj se o teh vprašanjih ne bi opredelila, naj bi bila ta vprašanja zgolj prošnja za posvetovalno mnenje o pravilih prava Unije.
- 48 Četrtrič, o postavljenih vprašanjih naj se ne bi kontradiktorno razpravljalo, s čimer naj bi se poseglo v načelo učinkovitega izvajanja sodne oblasti.
- 49 Petič, družba X meni, da čeprav postavljena vprašanja odražajo razlogovanje predložitvenega sodišča, v predložitveni odločbi niso s potrebno jasnostjo navedeni razlogi, iz katerih to sodišče meni, da je razlaga določb Uredbe št. 715/2007 koristna za rešitev zadeve v glavni stvari, niti povezava med to razlago in sporom o glavni stvari. V zvezi s tem je ta družba pojasnila tudi, da so bila vprašanja za predhodno odločanje postavljena prezgodaj, ker naj dejanski okvir v tej fazi preiskave ne bi bil dovolj natančno opredeljen.
- 50 Opozoriti je treba, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča v okviru sodelovanja med Sodiščem in nacionalnimi sodišči, ki ga določa člen 267 PDEU, le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločitev, pristojno, da ob upoštevanju posebnosti zadeve presodi potrebo po izdaji predhodne odločbe, da bi lahko izdalo sodbo, in tudi upoštevnost vprašanj, ki jih predloži Sodišču. Zato je Sodišče, kadar se predložena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načeloma dolžno odločiti (sodba z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 25 in navedena sodna praksa).
- 51 Iz tega sledi, da za vprašanja, ki se nanašajo na pravo Unije, velja domneva upoštevnosti. Sodišče lahko zavrne odločanje o vprašanju za predhodno odločanje, ki ga postavi nacionalno sodišče, le takrat, kadar je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nikakršne zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora o glavni stvari, kadar gre za hipotetičen problem oziroma kadar Sodišče nima na voljo dejanskih in pravnih elementov, ki so potrebni, da bi lahko na postavljena vprašanja podalo koristne odgovore (sodba z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 26 in navedena sodna praksa).
- 52 V obravnavanem primeru je treba najprej ugotoviti, da predložitvena odločba vsebuje obrazložitev pravnega in dejanskega okvira spora o glavni stvari ter razloge, iz katerih je predložitveno sodišče menilo, da je odgovor na vprašanja, postavljena v tem sporu, potreben za sprejetje odločbe.
- 53 Iz predložitvene odločbe je razvidno tudi, da je kvalifikacija „hudega zavajanja“, ki jo nacionalno pravo določa za dejanja, kot so ta, ki se očitajo družbi X, odvisna od tega, ali je programsko opremo iz postopka v glavni stvari mogoče šteti za „odklopno napravo“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, katere uporaba je na podlagi člena 5(2) te uredbe prepovedana.
- 54 V teh okoliščinah ni mogoče šteti, da zaprosena razlaga prava Unije ni povezana z dejanskim stanjem in predmetom spora o glavni stvari.
- 55 Dalje, v zvezi z ugotovitvijo elementov kaznivega dejanja hudega zavajanja po francoskem kazenskem pravu je treba opozoriti, da ker je v okviru postopka iz člena 267 PDEU za razlago nacionalnega prava in preučitev pogojev, določenih s tem pravom, izključno pristojno predložitveno sodišče (sodba z dne 13. novembra 2018, Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, točka 24 in navedena sodna praksa), trditve družbe X v zvezi s tem ne zadostujejo za ovrženje navedene domneve upoštevnosti.
- 56 Enako velja za trditve družbe X v zvezi z načelom zakonitosti v kazenskem pravu. Uredba št. 715/2007 namreč ne uvaja kazenskih sankcij, zato navedeno načelo ni upoštevno za presojo dopustnosti obravnavanega predloga za sprejetje predhodne odločbe.

- 57 Nazadnje, ni mogoče sprejeti trditev družbe X, da o postavljenih vprašanjih za predhodno odločanje ni bilo kontradiktorne razprave, ker člen 267 PDEU predložitve zadeve Sodišču ne pogojuje s kontradiktornostjo postopka pred predložitvenim sodiščem (sodba z dne 16. julija 2020, *Governo della Repubblica italiana* (Status italijanskih mirovni sodnikov), C-658/18, EU:C:2020:572, točka 63).
- 58 Zato je predlog za sprejetje predhodne odločbe dopusten.

Vsebinska presoja

Prvo vprašanje

- 59 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je programska oprema, ki je nameščena na krmilno enoto motorja ali ki vpliva nanjo, „del vozila“ v smislu navedene določbe.
- 60 V členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je „odklopna naprava“ opredeljena kot „vsak del vozila, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku [sesalnem kolektorju] ali kateri koli drug parameter z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.
- 61 Iz te določbe je razvidno, da ne opredeljuje pojma „del vozila“.
- 62 V zvezi s tem iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je treba pomen in obseg pojmov, ki jih pravo Unije nikakor ne opredeljuje, določiti glede na njihov običajni pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati sobesedilo, v katerem se uporabljajo, in cilje ureditve, katere del so (sodba z dne 1. oktobra 2020, *Entoma*, C-526/19, EU:C:2020:769, točka 29).
- 63 Na prvem mestu, treba je poudariti, da izraz „del vozila“ v običajnem pomenu označuje predmet, ki je izdelan z namenom vgradnje v funkcionalno celoto.
- 64 Na drugem mestu, iz člena 3, točka 10, te uredbe je razvidno, da pojem odklopne naprave iz te določbe označuje „vsak“ del vozila. V zvezi s tem je treba tako kot francoska vlada in Komisija ugotoviti, da ima pojem „del vozila“ zaradi take opredelitve odklopne naprave širok obseg, ki zajema tako mehanske dele kot elektronske elemente, ki krmilijo aktivacijo takih delov, ker vplivajo na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšujejo njegovo učinkovitost.
- 65 V obravnavanem primeru je iz predložitvene odločbe razvidno, da odprtje ventila EGR v realnem času krmili ena od krmilnih enot motorja, ki je računalniški sistem, vgrajen v vozilo. Tako ta krmilna enota glede na informacije, ki jih posredujejo različni senzorji, zlasti za hitrost ali temperaturo motorja, pošilja ukaze aktuatorju ventila EGR. Učinkovitost sistema za zmanjševanje onesnaževanja je odvisna od odprtosti navedenega ventila, ki mu ukaze pošilja izvorna koda programske opreme, vgrajene v krmilno enoto.
- 66 Zato je programska oprema, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, ki je vgrajena v krmilno enoto motorja, „del vozila“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, ker vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje njegovo učinkovitost.
- 67 To široko razlago pojma „del vozila“ potrjuje cilj Uredbe št. 715/2007, v skladu s katerim je – kot je razvidno iz uvodne izjave 6 te uredbe – treba za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala znatno zmanjšati emisije dušikovega oksida iz dizelskih vozil.

- 68 Na podlagi vsega navedenega je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je programska oprema, ki je vgrajena v krmilno enoto motorja ali vpliva nanjo, „del vozila“ v smislu navedene določbe, ker vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje njegovo učinkovitost.

Drugo vprašanje

- 69 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu navedene določbe vključuje izključno tehnologije in tako imenovano strategijo „naknadne obdelave izpušnih plinov“, ki emisije zmanjšujejo naknadno, torej po njihovem nastanku, ali pa ta pojem, nasprotno, zajema tudi tehnologije in strategije, ki tako kot sistem EGR emisije zmanjšujejo predhodno, torej ob njihovem nastanku.
- 70 Najprej je treba opozoriti, da obstajata dve strategiji, s katerima lahko proizvajalci v svojih dizelskih vozilih zmanjšujejo emisije onesnaževal. Na eni strani tako imenovana „notranja strategija v motorju“ – kakršen je sistem EGR – s katero se zmanjšuje nastajanje onesnaževal v samem motorju, in na drugi strani tako imenovana strategija „naknadne obdelave“, pri kateri se emisije izpušnih plinov obdelujejo po njihovem nastanku.
- 71 Uredba št. 715/2007 kot taka ne opredeljuje pojma „sistem za uravnavanje emisij“, pač pa v preambuli opozarja, da je treba ob upoštevanju cilja zmanjšanja emisij iz te uredbe predvideti naprave za merjenje in s tem uravnavanje emisij med uporabo vozila.
- 72 V skladu s sodno prakso, na katero je bilo opozorjeno v točki 62 te sodbe, je treba pomen in obseg pojmov, ki jih pravo Unije nikakor ne opredeljuje, določiti glede na njihov običajni pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati sobesedilo, v katerem se uporabljajo, in cilje ureditve, katere del so.
- 73 Najprej je navesti, da je z jezikovnega vidika sistem za uravnavanje emisij del vozila, katerega cilj je uravnavanje emisij tega vozila.
- 74 V zvezi s tem je iz predložitvene odločbe razvidno, da je sistem EGR naprava, katere edini cilj je zmanjšanje in torej uravnavanje emisij NO_x. Zato na podlagi člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 ni mogoče sklepati, da taka naprava tehnično ne more biti del sistema za uravnavanje emisij, ker omogoča uravnavanje količine emisij NO_x glede na vnaprej določene parametre.
- 75 To razlago potrjuje tudi sobesedilo, v katero je umeščen člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. To določbo iz poglavja I navedene uredbe, ki se nanaša na predmet, področje uporabe in opredelitve pojmov navedene uredbe, je treba analizirati glede na različne določbe te uredbe in regulativni okvir homologacije motornih vozil znotraj Unije, katerega del je ta uredba.
- 76 V zvezi s tem je treba opozoriti, da so v Prilogi IV, del I, k Okvirni direktivi naštetih zakonodajni akti, ki določajo vsebinske pogoje, ki morajo biti izpolnjeni za homologacijo motornega vozila. V navedeni prilogi je tudi Uredba št. 715/2007, ki v členu 5 določa, da proizvajalec vozila opremi tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da med normalno uporabo vozilom omogočijo, da so skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Glede uravnavanja emisij navedeni člen nalaga posebne tehnične zahteve, ki so določene z Uredbo št. 692/2008. Zadnjena uredba pa glede nekaterih tehničnih zahtev v zvezi s homologacijo tipov vozil napotuje na Pravilnik št. 83 UN/ECE.

- 77 Na prvem mestu, kar zadeva Uredbo št. 715/2007, člen 4(2) te uredbe določa, da morajo tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, zagotavljati, da se emisije iz izpušne cevi v skladu s to uredbo učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. V zvezi s tem člen 3, točka 6, navedene uredbe pojem „emisije iz izpušne cevi“ opredeljuje kot „emisije plinastih in trdnih onesnaževal“.
- 78 Navedene določbe torej določajo zgolj cilj, ki ga morajo doseči proizvajalci – omejitev emisij iz izpušne cevi – ne določajo pa natančnejše sredstev za doseg tega cilja.
- 79 Zato bi bilo treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, obravnavan v povezavi z drugimi določbami navedene uredbe, razlagati tako, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ ne izključuje tehnologije in strategije za predhodno zmanjševanje emisij, torej ob njihovem nastanku.
- 80 Na drugem mestu, treba je poudariti, da tudi Pravilnik št. 83 UN/ECE, natančneje njegov člen 2.16, vsebuje pojem „sistem za uravnavanje emisij“, ne določa pa natančneje, ali se ta pojem nanaša na ukrepe za obdelavo emisij po njihovem nastanku ali na ukrepe, namenjene omejitvi njihovega nastajanja.
- 81 V navedeni določbi je namreč „odklopna naprava“ opredeljena podobno kot v členu 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007. Zato na podlagi navedenega člena 2.16 ni mogoče sklepati, da „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu tega člena zajema le tehnologije in strategije za zmanjševanje emisij izpušnih plinov po njihovem nastanku, ne pa tudi tistih za omejevanje njihovega nastanka.
- 82 Poleg tega je v točki 7.3.1.2 Pravilnika št. 83 UN/ECE, naslovljeni „Sistem za preprečevanje onesnaževanja“, določeno, da je sistem EGR eden od teh parametrov. Iz navedenih določb torej izhaja, da je sistem EGR zajet v pojmu „sistem za uravnavanje emisij“.
- 83 Na tretjem mestu, čeprav „sistem za uravnavanje emisij“ v skladu z opredelitvijo iz člena 2, točka 18, Uredbe št. 692/2008 pomeni „v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu, napravo za elektronski nadzor upravljanja motorja in druge sestavne dele v sistemu uravnavanja emisij v izpušnih plinih ali sistemu izhlapevanja, ki vnašajo informacije v to napravo ali jih sprejemajo iz njega“, in čeprav navedena uredba vsebuje številne določbe v zvezi z različnimi sistemi za obdelavo emisij, ki so v sistemu izpušnih naprav, in jih opredeljuje kot „sistem za uravnavanje emisij“, pa so v okviru iste opredelitve naštet tudi notranji sistemi v motorju, ki so namenjeni omejevanju nastajanja emisij. V zvezi s tem je v Dodatku 2 k Prilogi XI k navedeni uredbi na seznamu sistemov za uravnavanje emisij izrecno navedeno vračanje izpušnih plinov. To pa je namen sistema EGR.
- 84 Poleg tega je treba opozoriti, da se v postopkih odobritve glede na tip motornega vozila višina emisij vedno meri ob izstopu iz izpušnega lonca, kot je to razvidno iz Priloge 3 k Uredbi št. 692/2008. Zato ni mogoče razlikovati med strategijo za zmanjševanje emisij izpušnih plinov po njihovem nastanku in tisto za omejevanje njihovega nastajanja.
- 85 Iz smisla člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 torej izhaja, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ zajema tako tehnologije in notranjo strategijo v motorju vozil za omejevanje emisij po njihovem nastanku kot tudi tiste za omejitev njihovega nastajanja.
- 86 Nazadnje, tako razlago potrjuje tudi cilj Uredbe št. 715/2007, ki je zagotovitev visoke ravni varstva okolja.
- 87 Kot je namreč navedeno v uvodni izjavi 1 Uredbe št. 715/2007, bi morale biti tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede na emisije harmonizirane, da bi se ta cilj dosegel. Poleg tega je v uvodni izjavi 5 te uredbe navedeno, da si je treba za doseganje ciljev Unije glede kakovosti zraka

trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. V uvodni izjavi 6 te uredbe je navedeno, da je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti za onesnaževala še zlasti potrebno znatno zmanjšanje emisij NOx iz dizelskih vozil.

- 88 Člen 4 Uredbe št. 715/2007 proizvajalcu nalaga, naj dokaže, da tehnični ukrepi, ki jih je izvedel, zagotavljajo, da se med drugim emisije iz izpušne cevi učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih.
- 89 Zato je razlaga pojma „sistem za uravnavanje emisij“ iz člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, v skladu s katero navedeni pojem zajema tako tehnologije in notranjo strategijo v motorju vozil za omejevanje emisij po njihovem nastanku kot tudi tiste za omejevanje nastajanja emisij, v skladu s ciljem navedene uredbe. Kot je generalna pravobranilka navedla v točki 106 sklepnih predlogov, bi bil namreč z omejitvijo obsega tega pojma na tehnologije in strategije, ki zmanjšujejo emisije izpušnih plinov po njihovem nastanku, Uredbi št. 715/2007 odvzet znaten del njenega polnega učinka.
- 90 Na podlagi navedenega je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu te določbe zajema tako tehnologije in tako imenovano strategijo „naknadne obdelave izpušnih plinov“, ki emisije zmanjšujejo naknadno, torej po njihovem nastanku, kot tudi tiste, ki – tako kot sistem EGR – emisije zmanjšujejo predhodno, torej ob njihovem nastanku.

Tretje vprašanje, točki (a) in (c)

- 91 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem, točki (a) in (c), v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je naprava, ki zazna kateri koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz te uredbe, z namenom, da se med temi postopki izboljša delovanje sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu navedene določbe, tudi če je tako izboljšanje mogoče občasno zaznati tudi pri normalni uporabi vozila.
- 92 Opozoriti je treba, da se vozila v okviru delne homologacije emisij onesnaževal testirajo glede na hitrostni profil NEDC, ki sestoji iz ponovitve štirih mestnih ciklov in zunajmestnega cikla, ki se izvedejo v laboratoriju. Ta profil med drugim omogoča preverjanje, ali je izpuščena količina NOx nižja od praga, določenega z Uredbo št. 715/2007. Cikli testiranja emisij iz vozil v okviru navedenega postopka ne temeljijo na dejanskih okoliščinah vožnje.
- 93 Zadevna programska oprema iz postopka v glavni stvari omogoča zaznavanje parametrov, ki ustrezajo tistim iz testov, opravljenih v laboratoriju glede na profil NEDC, ter po potrebi povečanje odprtosti ventila EGR z namenom preusmeritve večjega dela izpušnih plinov v sesalni kolektor in s tem zmanjšanja emisij testiranega vozila. Ta programska oprema torej omogoča okrepitev delovanja ventila EGR, da bi emisije izpolnjevale mejne vrednosti, določene z Uredbo št. 715/2007. Iz predložitvene odločbe je razvidno, da če navedena programska oprema ne zazna profila NEDC in zato meni, da je vozilo v normalnih okoliščinah uporabe, se ugotovijo višje emisije NOx od tistih, ki so bile ugotovljene v testni fazi in ki poleg tega niso v skladu z mejnimi vrednostmi, določenimi z Uredbo št. 715/2007.
- 94 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je treba pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi sobesedilo in cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del je (sodba z dne 18. novembra 2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, točka 39 in navedena sodna praksa).
- 95 Iz besedila člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je najprej razvidno, da je namen odklopne naprave zmanjšati „učinkovitost sistema za uravnavanje emisij pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.

- 96 Zato bi bilo iz besedila te določbe mogoče sklepati, da bi morala naprava, kot je sistem EGR iz postopka v glavni stvari, ki je namenjen zagotavljanju omejevanja emisij v skladu z Uredbo št. 715/2007, delovati tako v času homologacijskih testov v laboratoriju kot pri normalnih pogojih uporabe vozila.
- 97 Dalje, glede sobesedila, v katero je umeščen člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007, je iz točke 77 te sodbe razvidno, da morajo v skladu s členom 4(2) te uredbe tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, zagotavljati, da se med drugim emisije iz izpušne cevi učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih. Poleg tega člen 5(1) te uredbe določa, da mora proizvajalec vozila opremiti tako, da sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, med normalno uporabo vozilom omogočajo, da so skladna z mejnimi vrednostmi emisij iz navedene uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.
- 98 Ugotoviti je treba, da iz navedenega sobesedila niso razvidni elementi, na podlagi katerih bi bilo mogoče razlikovati med delovanjem sporne naprave v fazi homologacijskega testa in med vožnjo v normalnih pogojih uporabe vozil. Kot je generalna pravobranilka navedla v točki 124 sklepnih predlogov, bi bila naprava, katere edini cilj bi bil zagotavljanje izpolnjevanja zakonskih mejnih vrednosti pri testih, ki se opravljajo v laboratorijih, v nasprotju z obveznostjo zagotavljanja učinkovitega omejevanja emisij v normalnih pogojih uporabe vozila.
- 99 Zato je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je programska oprema, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, ki spreminja raven emisij vozil glede na pogoje vožnje, ki jih zazna, in ki spoštovanje mejnih vrednosti emisij zagotavlja samo takrat, kadar ti pogoji ustrezajo pogojem iz postopkov homologacije, „odklopna naprava“ v smislu navedene določbe. Taka naprava je torej odklopna naprava kljub temu, da je izboljšanje učinkovitosti sistema za uravnavanje emisij mogoče občasno opaziti tudi v normalnih pogojih uporabe vozila.
- 100 To razlago nazadnje potrjuje cilj Uredbe št. 715/2007, ki je – kot je razvidno iz točk 86 in 87 te sodbe – znatno zmanjšati emisije NOx in zagotoviti visoko raven varstva okolja.
- 101 To, da lahko normalni pogoji uporabe vozil izjemoma, kot je razvidno iz predložitvene odločbe, ustrezajo pogojem vožnje med postopki homologacije in tako priložnostno izboljšajo učinkovitost zadevne naprave, namreč na navedeno razlago ne vpliva, ker v normalnih pogojih uporabe vozil cilj zmanjšanja emisij NOx običajno ni dosežen.
- 102 Na podlagi navedenega je treba na tretje vprašanje, točki (a) in (c), odgovoriti, da je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da je naprava, ki zazna kateri koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz te uredbe, z namenom, da se med temi postopki izboljša delovanje sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu navedene določbe, tudi če je tako izboljšanje mogoče občasno zaznati tudi pri normalni uporabi vozila.

Tretje vprašanje, točka (b), in četrto vprašanje

- 103 Najprej je treba poudariti, da se tretje vprašanje, točka (b), in četrto vprašanje nanašata na vse izjeme iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Iz predložitvene odločbe pa je razvidno, da izjeme iz člena 5(2)(b) in (c) navedene uredbe niso upoštevne za rešitev spora o glavni stvari. Zato točk (b) in (c) navedenega člena 5(2) ni treba razložiti.
- 104 Predložitveno sodišče tako z navedenima vprašanjema v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da odklopna naprava, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, s katero se sistematično izboljšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij vozil v postopkih homologacije

v primerjavi s tisto, ugotovljeno pri normalni uporabi, lahko spada med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, če ta naprava prispeva k preprečevanju staranja motorja ali nalaganja oblog na njem.

- 105 V skladu s členom 5(2) Uredbe št. 715/2007 je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, prepovedana. Vendar ima ta prepoved tri izjeme, med katerimi je tudi tista iz točke (a) navedene določbe, v skladu s katero ta prepoved ne velja, če „je potreba po napravi upravičena zaradi zaščite motorja pred okvarami ali poškodbami in varnega delovanja vozila“.
- 106 Ugotoviti je treba, da pojma „okvara“ in „nesreča“ nista opredeljena niti v členu 5 Uredbe št. 715/2007 niti v drugih členih navedene uredbe.
- 107 Spomniti je treba, da je iz sodne prakse, navedene v točki 62 te sodbe, razvidno, da je treba ob neobstoju vsakršne opredelitve teh dveh pojmov v Uredbi št. 715/2007 njun pomen in obseg v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča določiti glede na njun običajni pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati sobesedilo, v katerem se uporabljata, in cilje ureditve, katere del sta.
- 108 Izraz „nesreča“ se – kot je generalna pravobranilka navedla v točki 135 sklepnih predlogov – v običajnem pomenu v vsakdanjem jeziku nanaša na nepredviden in nenaden dogodek, ki povzroči škodo ali nevarnosti, kot so poškodbe ali smrt. Izraz „okvara“ pa se nanaša na škodo, ki je na splošno posledica nasilnega ali nenadnega vzroka.
- 109 Zato je odklopna naprava, ki zmanjšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij, utemeljena, če v skladu s členom 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 omogoča zaščito motorja pred nenadno in izjemno škodo.
- 110 V zvezi s tem je treba poudariti, da nalaganja oblog na motorju in njegovega staranja ni mogoče šteti za „nesrečo“ ali „okvaro“ v smislu navedene določbe, ker je to – kot navaja Komisija – načeloma predvidljivo in neločljivo povezano z običajnim delovanjem vozila.
- 111 To razlago potrjujeta smisel člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, ki določa izjemo od prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, in cilj navedene uredbe. Vsako izjemo je namreč treba razlagati ozko, da se ohrani njen polni učinek in spoštuje njen cilj (glej po analogiji sodbo z dne 3. septembra 2014, Deckmyn in Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, točki 22 in 23).
- 112 Ker je člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 izjema od prepovedi uporabe odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij, ga je treba razlagati ozko.
- 113 Tako razlago potrjuje tudi cilj Uredbe št. 715/2007, ki je zagotoviti visoko raven varstva okolja in izboljšati kakovost zraka v Uniji, kar pomeni dejansko zmanjšanje emisij NOx v celotni običajni življenjski dobi vozil. Prepoved iz člena 5(2)(a) navedene uredbe bi izgubila ves pomen in polni učinek, če bi proizvajalci smeli vozila opremljati s takimi odklopnimi napravami z edinim ciljem zaščite motorja pred nalaganjem oblog in staranjem.
- 114 Zato – kot je generalna pravobranilka navedla v točki 146 sklepnih predlogov – lahko le neposredno tveganje škode, ki povzroči konkretno nevarnost pri vožnji vozila, upraviči obstoj odklopne naprave.
- 115 Na podlagi navedenega je treba na tretje vprašanje, točka (a), in na četrto vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da odklopna naprava, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, s katero se sistematično izboljšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij vozil v postopkih homologacije z namenom, da se upoštevajo mejne vrednosti emisij iz navedene uredbe in

tako pridobi homologacija teh vozil, ne more spadati med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali nesrečami in na varno delovanje vozila, tudi če ta naprava prispeva k preprečevanju staranja motorja ali nalaganja oblog na njem.

Stroški

¹¹⁶ Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški navedenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

1. Člen 3, točka 10, Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil je treba razlagati tako, da je programska oprema, ki je vgrajena v krmilno enoto motorja ali vpliva nanjo, „del vozila“ v smislu navedene določbe, ker vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje njegovo učinkovitost.
2. Člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ v smislu te določbe zajema tako tehnologije in tako imenovano strategijo „naknadne obdelave izpušnih plinov“, ki emisije zmanjšujejo naknadno, torej po njihovem nastanku, kot tudi tiste, ki – tako kot sistem vračanja izpušnih plinov – emisije zmanjšujejo predhodno, torej ob njihovem nastanku.
3. Člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da naprava, ki zazna kateri koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz te uredbe, z namenom, da se med temi postopki izboljša delovanje sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu navedene določbe, tudi če je tako izboljšanje mogoče občasno zaznati tudi pri normalni uporabi vozila.
4. Člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da odklopna naprava, kakršna je ta iz postopka v glavni stvari, s katero se sistematično izboljšuje učinkovitost sistema za uravnavanje emisij vozil v postopkih homologacije z namenom, da se upoštevajo mejne vrednosti emisij iz navedene uredbe in tako pridobi homologacija teh vozil, ne more spadati med izjeme od prepovedi takih naprav iz navedene določbe, ki se nanašajo na zaščito motorja pred okvarami ali nesrečami in na varno delovanje vozila, tudi če ta naprava prispeva k preprečevanju staranja motorja ali nalaganja oblog na njem.

Podpisi