



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE
ELEANOR SHARPSTON,
predstavljeni 30. aprila 2020¹

Zadeva C-693/18

Procureur de la République
proti
družbi X,
ob udeležbi
CLCV in drugih,
A in drugih
B,
AGLP in drugih,
C in drugih

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložil vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (podpredsednik, zadolžen za preiskave pri okrožnem sodišču v Parizu, Francija))

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

Uvod

1. Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je v obravnavani zadevi vložil vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (podpredsednik, zadolžen za preiskave pri okrožnem sodišču v Parizu, Francija), se nanaša na razlago člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007².
2. V tem okviru je Sodišče prvič pozvano, naj pojasni pomen več pojmov, določenih z navedeno uredbo, vključno s pojmom „odklopna naprava“ in „sistem za uravnavanje emisij“.³

¹ Jezik izvirnika: francoščina.

² Uredba 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 (UL 2007, L 171, str. 1).

³ Podobna vprašanja za predhodno odločanje so bila Sodišču predložena v zadevah C-690/18, C-691/18 in C-692/18, v katerih je postopek trenutno prekinjen do izreka sodbe v tej zadevi.

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 gorivo⁴ določa tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil⁵.

4. V točkah od 2.16 do 2.16.3 tega pravilnika je navedeno:

„2.16. [V tem pravilniku] ‚odklopna naprava‘ 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“.

Pravo Unije

Sklep 97/836/ES

5. Člen 1 Sklepa 97/836/ES⁶ določa:

„Skupnost pristopi 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 uporabljajo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov (v nadaljevanju: ‚Revidiran sporazum‘).

[...]“

6. V skladu s členom 3(1) „[...] Skupnost izjavi, da je njen pristop omejen na izvajanje uredb [pravilnikov] ZN/ECE, navedenih v Prilogi II k temu sklepu“.

7. Pravilnik št. 83 (UN/ECE) je naveden v Prilogi II k temu sklepu.

⁴ Ta pravilnik je bil sprejet na podlagi Sporazuma o sprejetju enotnih pogojev za homologacijo in vzajemnem priznavanju homologacije opreme in delov motornih vozil, sklenjenega 20. marca 1958 v Ženevi (naslov tega sporazuma je bil kasneje spremenjen tako, da se glasi: Sporazum o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za kolesna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v kolesna vozila in/ali uporabijo na njih, in pogojih za vzajemno priznavanje homologacij, ki so dodeljene na podlagi teh predpisov). Navedeni pravilnik se redno posodablja. Tu navajam različico, objavljeno leta 2006 (UL 2006, L 375, str. 227) (v nadaljevanju: Pravilnik št. 83 (UN/ECE)). Ugotavljam, da je v poznejši francoski različici (UL 2015, L 172, str. 1) v točki 2.16 tega pravilnika uporabljen izraz „système antipollution“ namesto „système de contrôle des émissions“.

⁵ Ta instrument zavezuje Unijo: glej točko 5 teh sklepnih predlogov.

⁶ Sklep Sveta 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, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 27, str. 52).

Direktiva 2007/46/ES

8. V skladu s členoma 34 in 35 ter Prilogo IV k Direktivi 2007/46/ES⁷ je Pravilnik št. 83 (UN/ECE) vključen v postopek ES-homologacije vozil.

Uredba št. 715/2007

9. V uvodnih izjavah 1, 5, 6 in 12 Uredbe št. 715/2007 je navedeno:

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

[...]

(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.

[...]

(12) Še naprej bi si bilo treba prizadevati za uvedbo strožjih omejitev emisij, vključno z zmanjšanjem emisij ogljikovega dioksida, ter za zagotovitev, da se te omejitve nanašajo na dejansko obnašanje vozil v uporabi.“

10. Člen 3 te uredbe, naslovljen „Opredelitev pojmov“, določa:

„[...]

4. ‚plinasta onesnaževala‘ pomenijo emisije izpušnih plinov ogljikovega monoksida, dušikovih oksidov, izraženih z ekvivalentom dušikovega dioksida (NO₂), in ogljikovodikov;

[...]

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 [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;

[...]“

⁷ Direktiva 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 (Okvirna direktiva) (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). Glej tudi uvodno izjavo 3 Uredbe št. 1060/2008, ki izrecno napotuje na Pravilnik št. 83 (UN/ECE).

11. Člen 4(1) in (2) 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. [...]“

12. Člen 5(1) in (2) 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 [poškodbami] ali poškodbami [okvarami] 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.“

Uredba št. 692/2008

13. Člen 1 Uredbe (ES) št. 692/2008⁸ določa, da ta uredba „določa ukrepe za izvajanje členov 4, 5 in 8 [Uredbe št. 715/2007]“.

14. V skladu s členom 2, točka 18, te uredbe „sistem za uravnavanje emisij“ v okviru sistema OBD (to je vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu⁹) pomeni „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“.

⁸ Uredba Komisije z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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 (UL 2008, L 199, str. 1).

⁹ OBD je okrajšava angleškega izraza „On-Board Diagnostics“.

Francosko pravo

15. Člen L.213-1 zakonika o varstvu potrošnikov določa kazensko sankcijo za „oseb[o] – ne glede na to, ali je stranka pogodbe – ki je potrošnika s kakršnim koli sredstvom ali postopkom, tudi s posredovanjem tretje osebe, zavajala ali poskušala zavajati [...]: 1. o naravi, vrsti, izvoru, bistvenih lastnostih, sestavi ali vsebnosti učinkovin kakršnega koli blaga; 2. o količini dobavljenega blaga ali o njegovi identiteti z dobavo drugega blaga namesto blaga, ki je bilo določeno s pogodbo; 3. o primernosti za uporabo, tveganjih, povezanih z uporabo proizvoda, o opravljenih kontrolah, o načinu uporabe ali potrebnih previdnostnih ukrepih. [...]“.¹⁰

16. Člen L.213-2 zakonika o varstvu potrošnikov določa, da se kazen lahko poveča, če „je bila zaradi kaznivih dejanj, določenih v navedenem členu, uporaba blaga škodljiva za zdravje ljudi ali živali“.¹¹

17. V skladu s členom L.213-6 zakonika o varstvu potrošnikov se pravnim osebam, za katere se ugotovi, da so kazensko odgovorne za kršitve, opredeljene v členih L.213-1 in L.213-2 tega zakonika, lahko izrečejo tudi kazni iz odstavkov od 2 do 9 člena 131-39 istega zakonika. To je lahko na primer prepoved, ki se nanaša na dejavnost „v tekočem poslovnem letu ali v poslovnem letu, v katerem je bila storjena kršitev“.

Spor o glavni stvari, vprašanja za predhodno odločanje in postopek pred Sodiščem

18. Družba X je proizvajalec avtomobilov, ki v Franciji trži motorna vozila. Iz predložitvene odločbe je razvidno, da je ta družba dajala na trg vozila, opremljena s programsko opremo (v nadaljevanju: sporna programska oprema), ki bi lahko izkrivila rezultate homologacijskih testov v zvezi z emisijami onesnaževal, kot so dušikovi oksidi (v nadaljevanju: NOx).

19. Vozila se v okviru faze homologacije, ki se nanaša na emisije plinastih onesnaževal, preizkušajo v skladu s protokolom, katerega parametri so natančno opredeljeni s predpisi. Ti se nanašajo zlasti na hitrostni profil, ki se opazuje, temperaturo in predhodno pripravo vozila. Hitrostni profil, ki se uporablja pri homologacijskem testu (New European Driving Cycle, skrajšano „NEDC“), je ponovitev štirih mestnih ciklov in zunajmestni cikel, ki se izvedejo v laboratoriju (in ne v dejanskih okoliščinah). Namen tega homologacijskega testa je zlasti ugotoviti, ali količina emisij NOx ne presega omejitev, določenih z Uredbo št. 715/2007.

20. Vozila, ki se obravnavajo v tej zadevi, so opremljena z ventilom za vračanje izpušnih plinov (EGR).

21. Ventil EGR je ena izmed tehnologij, ki jih proizvajalci avtomobilov (kot je družba X) uporabljajo za uravnavanje in zmanjševanje končnih emisij NOx. Gre za sistem, ki del izpušnih plinov motorjev z notranjim izgorevanjem preusmeri v sesalni kolektor, torej v dostop zraka do motorja, da bi se zmanjšale končne emisije NOx.

22. Natančneje, sistem za uravnavanje onesnaževanja z vračanjem izpušnih plinov je sestavljen iz voda, ki omogoča, da se izpušni plini (ki nastanejo pri nepopolnem izgorevanju goriva) vračajo proti sesalnemu kolektorju, pri čemer je ta vod povezan s toplotnim izmenjevalnikom, namenjenim hlajenju izpušnih plinov, in ventilom EGR, ki spreminja pretok izpušnih plinov, ki se vračajo v sesalni kolektor.

¹⁰ Do 18. marca 2014 se je kršitev tega člena kaznovala s kaznijo zavora do dveh let in denarno kaznijo do 35.000 EUR ali z eno od teh kazni. Od 19. marca 2014 do 30. junija 2016 se je kršitev tega člena kaznovala s kaznijo zavora do dveh let in z denarno kaznijo 300.000 EUR. Navedeni člen poleg tega določa, da se „[z]nesek denarne kazni [...] lahko sorazmerno s koristjo, pridobljeno s kršitvijo, poveča do 10 % povprečnega letnega prometa, izračunanega na podlagi zadnjih treh podatkov o letnem prometu, ki so znani ob nastanku dejanskega stanja“.

¹¹ Člen L.213-2 zakonika o varstvu potrošnikov je v različici, ki je veljala do 18. marca 2014, določal možnost podvojitve kazni iz člena L.213-1. Od 19. marca 2014 do 30. junija 2016 so se običajno določene kazni lahko povišale na sedem let zavora in 750.000 EUR denarne kazni (tudi v primeru poskusa kaznivega dejanja). Poleg tega se denarna kazen lahko sorazmerno s koristjo, pridobljeno s kršitvijo, poveča do 10 % povprečnega letnega prometa, izračunanega na podlagi zadnjih treh podatkov o letnem prometu, ki so znani ob nastanku dejanskega stanja.

23. Odpiranje tega ventila EGR nadzoruje krmilna enota motorja. Ta krmilna enota vsebuje informacijski sistem, ki krmili fizične naprave v vozilu. Glede na informacije, ki jih posredujejo senzorji te krmilne enote, ta upravlja aktuatorje. Ti aktuatorji uravnavajo delovanje raznih mehanskih elementov motorja. Odprtost ventila EGR (od katere je odvisna prostornina plina, ki se vrača v sesalni kolektor, in s tem učinkovitost sistema za zmanjševanje onesnaževanja) v realnem času krmili krmilna enota motorja, ki glede na informacije, ki so jih zbrali razni senzorji (hitrost, temperatura motorja itd.), pošilja ukaze aktuatorju ventila EGR. Stopnjo odprtosti tega ventila torej določa krmilna enota motorja oziroma izvorna koda programske opreme, ki je nanjo nameščena (v obravnavani zadevi sporna programska oprema¹²).

24. V obravnavani zadevi je podpredsednik conseil régional d'Île-de-France (svet regije Île-de-France, Francija), pristojen za promet, 28. septembra 2015 pri parquet de Paris (državno tožilstvo v Parizu, Francija) vložil ovadbo zoper ravnanja družbe X v zvezi z ventilom EGR in v zvezi s sporno programsko opremo, s katerima so bila opremljena nekatera njena vozila.

25. Parquet de Paris (državno tožilstvo v Parizu) je 2. oktobra 2015 ta ravnanja opredelilo kot hudo zavajanje in od 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, Francija, OCLAESPP) zahtevalo, naj zbere obvestila o tem, pod kakšnimi pogoji so bila zadevna vozila dana na francoski trg.

26. Hkrati je ministère de l'Écologie (minister za ekologijo, Francija) predlagal Service National des Enquêtes (nacionalna služba za preiskave, Francija, v nadaljevanju: SNE) pri Direction Générale de la Concurrence et de la Répression des Fraudes (generalni direktorat za konkurenco in za preprečevanje goljufij, Francija, DGCCRF), naj zbere obvestila, da bi se ugotovilo, ali so bila vozila, dana na francoski trg, opremljena s sporno programsko opremo.

27. SNE je pripravila poročilo, ki mu je priložila rezultate testov in preskusov, ki jih je opravilo Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (tehnično združenje za avtomobile, motorna kolesa in kolesa, v nadaljevanju: UTAC), ki je edini laboratorij, pooblaščen za opravljanje homologacijskih testov za vozila v Franciji. Namen teh testov je bil ugotoviti, ali gre za goljufijo. Iz njih izhaja, da so bile pri nekaterih vozilih družbe X emisije NOx za nekajkrat, tudi za 3,6-krat, povečane glede na teoretične vrednosti, prikazane ob njihovi homologaciji.

28. Tudi z dodatnimi testi, ki so bili zaupani Institut français du pétrole énergies nouvelles (francoski inštitut za nafto in nove energije, v nadaljevanju: IFPEN) in so bili opravljeni na treh vozilih, je bilo mogoče ugotoviti, da so bile emisije NOx značilno znižane, če je bil prepoznan homologacijski cikel,¹³ ker je bil ventil EGR znatno bolj odprt.

29. Parquet de Paris (državno tožilstvo v Parizu) je oktobra 2015 organiziralo hišno preiskavo prostorov francoske podružnice družbe X, da bi ugotovilo, ali je mogoče na podlagi objektivnih elementov ugotoviti, da je bila ta hčerinska družba obveščena o obstoju sporne programske opreme.

30. Januarja 2016 je bil predsednik navedene hčerinske družbe povabljen na zaslišanje. Izjavil je, da je za obstoj sporne programske opreme izvedel iz medijev in da ne pozna njenega delovanja. V tem okviru je predsednik te hčerinske družbe vseeno pojasnil, da je bila navedena programska oprema vgrajena le v nekatere dizelske motorje od skupno (približno) 950.000 vozil v Franciji, ki so bila odpoklicana zaradi posodobitve navedene opreme. Dodal je, da ne priznava nepoštenosti te programske opreme, katere namen je bil po njegovem mnenju „optimalno zmanjšati emisije NOx“.

12 Predložitveno sodišče navaja, da družba X preiskovalcem ni želela predložiti zadevne izvorne kode, pri čemer se je sklicevala na „razloge zaupnosti“.

13 Glej točko 36 teh sklepnih predlogov za dodatna pojasnila v zvezi s tem.

31. Predkazenski postopek je privedel do zahteve za preiskavo, ki je bila 19. februarja 2016 dodeljena v obravnavo predložitvenemu sodniku in dvema drugima preiskovalnima sodnikoma. V zahtevi za preiskavo je navedeno, da gre pri zatrjevanju kršitvi za naslednje: „od 1. septembra 2009 [so bili] [...] na kakršen koli način, tudi prek tretje osebe, ne glede na to, ali je bila pogodbeni stranka ali ne, kupci vozil z dizelskim motorjem [...] zavajani o bistvenih lastnostih vozil in opravljenih kontrolah, pri čemer je bila zaradi teh dejanj uporaba blaga škodljiva za zdravje ljudi ali živali“, kar je med drugim v nasprotju s členoma L.213-1 in L.213-2 zakonika o varstvu potrošnikov.

32. V tej fazi kazenskega postopka ima družba X status osumljenke. Družba X, ki je bila 28. marca 2017 pozvana pred preiskovalne sodnike, je formalno zavrnila odgovor na vprašanja, ki so ji jih ti postavili. Zavrnila je tudi, da bi preiskovalnim sodnikom dala na razpolago informacije, za katere so zaprosili (in so se nanašale zlasti na metodologije za nastavitve motorjev, ki jih uporablja družba X).

33. Poleg tega je od začetka obravnave zahteve za preiskavo več kot 1200 oseb vložilo premoženjskopravni zahtevek.

34. V okviru tega postopka je bil izvedenec pooblaščen za izvedbo analize rezultatov testov, ki jih je opravil upravni organ (z drugimi besedami, testov, ki sta jih opravila UTAC in IFPEN), in vseh drugih tehničnih analiz, da bi se opisal mehanizem delovanja sporne programske opreme in predstavili njegovi učinki na povečanje emisij NO_x, ki jih v atmosfero spuščajo vozila s to programsko opremo.

35. Izvedenec je v mnenju, predloženem 26. aprila 2017 (v nadaljevanju: izvedensko mnenje), navedel, da morajo sistemi za uravnavanje emisij v skladu z veljavnimi predpisi pri normalnem delovanju vozila delovati. Očitno je, da v normalnih voznih pogojih ventil EGR ni bil krmiljen v skladu z načinom, ki ustreza homologaciji. Kot je razvidno iz testov, ki jih je opravilo UTAC, normalni način delovanja ni omogočal izpolnjevanja zakonsko predpisanih mejnih vrednosti za onesnaževanje. Brez zaznave homologacijskega cikla in brez prilagoditve delovanja ventila EGR naj bi bilo skoraj nemogoče, da bi sporna vozila v normalnih pogojih uporabe izpolnjevala te mejne vrednosti. Učinkovitost sistema za uravnavanje onesnaževanja naj bi bila torej v realnih pogojih zmanjšana.

36. Izvedenec je tako ugotovil, da obstaja naprava, ki omogoča zaznavo homologacijskega cikla in prilagoditev delovanja sistema vračanja izpušnih plinov („sistem EGR“) za namen te homologacije. Obstoj te naprave povzroča povečanje emisij NO_x iz vozil med vožnjo v običajnih razmerah. Izvedenec je pojasnil tudi, da če bi bilo delovanje ventila EGR v dejanskem prometu tako kot med homologacijskimi testi, bi ta vozila zlasti pri mestni vožnji proizvedla precej manj (*okoli 50 %*) NO_x, vendar verjetno nekaj več (*okoli 5 %*) ogljikovega monoksida, nezgorelih ogljikovodikov in ogljikovega dioksida.¹⁴ Moč teh vozil bi bila verjetno neznatno zmanjšana. Vzdrževanje bi bilo bolj pogosto in dražje, med drugim zaradi povečanega nalaganja oblog na motorju.

37. Izvedenec je nazadnje pojasnil, da je sistem EGR naprava za uravnavanje onesnaževanja, ker so motorji z njim opremljeni le zato, da bi se znižale emisije NO_x, da zmanjšanje odprtosti ventila EGR zmanjša učinkovitost sistema za uravnavanje emisij in se kaže v povečanih emisijah NO_x ter da je to zmanjšanje dejansko ugotovljeno v normalnih pogojih uporabe vozil. Zmanjšanje odprtosti ventila EGR po drugi strani zagotovi večjo zmogljivost pospeševanja motorja in večji potencial moči. Prav tako privede do manjšega nalaganja oblog na sesalnih ceveh, ventilih in v zgorevalni komori, kar prispeva k daljši življenjski dobi in večji zanesljivosti motorja.

¹⁴ Glej stran 76 izvedenskega mnenja.

38. Glede na te tehnične elemente predložitveno sodišče ugotavlja, da bi pravni mehanizem zavajanja – če bi bil dokazan – pomenil, da so bili kupci zadevnih vozil zavedeni glede bistvenih lastnosti teh vozil, in sicer glede njihove neskladnosti z Uredbo št. 715/2007, ki je posledica tega, da je v ta vozila vgrajena odklopna naprava iz člena 3, točka 10, in člena 5(2) navedene uredbe, ki krmilno enoto motorja, ki uravnava delovanje ventila EGR, programira tako, da ta prepozna homologacijski cikel, zaradi česar je delovanje sistema za uravnavanje emisij NOx povečano med tem ciklom, ne pa tudi v normalnih pogojih uporabe.

39. Poleg zavajanja naj bi obstajala obteževalna okoliščina v smislu, da naj bi bila uporaba vozil nevarna za zdravje ljudi in živali, saj je Centre international de recherche sur le cancer (Mednarodna agencija za raziskave raka, IARC) leta 2012 izpušne pline dizelskih motorjev uvrstila med rakotvorne snovi.

40. Predložitveno sodišče opozarja, da so naprave, s katerimi se krmili delovanje sistema za uravnavanje emisij, lahko različnih oblik. Opredelitev „odklopne naprave“ iz člena 3 Uredbe št. 715/2007 vključuje več pojmov, ki jih Sodišče še ni razložilo.

41. Ker opredelitev zavajanja, ki je predmet tega spora, temelji na opredelitvi „odklopne naprave“, predložitveno sodišče meni, da potrebuje pojasnila o obsegu zgoraj navedenih določb za sprejetje odločitve tako o morebitni uvedbi preiskave zoper družbo X kot o predložitvi zadeve v odločanje sodišču po koncu preiskave.

42. Glede na navedeno je vice-président chargé de l’instruction du tribunal de grande instance de Paris (podpredsednik, zadolžen za preiskave pri okrožnem sodišču v Parizu) prekinil odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložil ta vprašanja:

„1. Razlaga pojma dela vozila

- a) Kaj zajema pojem dela 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 sistema za uravnavanje emisij

- a) Kaj zajema pojem sistema 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 odklopne naprave (*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 na prejšnje vprašanje 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, določenih v členu 5

- a) Kaj zajemajo tri izjeme iz člena 5(2) v poglavju 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)?
- 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)?“

43. Pisna stališča so predložile francoska in italijanska vlada, stranke v sporu o glavni stvari (družba X ter stranke, ki so vložile premoženjskopravne zahteve, A in drugi) ter Evropska komisija.

44. Navedeni vladi, stranke v sporu o glavni stvari (družba X ter stranke, ki so vložile premoženjskopravne zahteve, A, B, AGLP, C in drugi) ter Komisija so tudi ustno predstavile stališča na obravnavi 7. novembra 2019.

Analiza

Uvodne ugotovitve

45. Uvodoma se mi zdi primerno podrobneje predstaviti zakonodajni okvir homologacije motornih vozil v Evropski uniji.

46. Homologacija motornih vozil je v pravu Unije urejena s podrobnimi predpisi, katerih pravna podlaga so določbe o vzpostavitvi in delovanju notranjega trga (zdaj člen 114 PDEU).

47. Z Direktivo 2007/46 je vzpostavljen usklajen okvir, ki vsebuje upravne predpise in splošne tehnične zahteve za odobritev vseh novih (lahkih ali težkih) motornih vozil, ki spadajo na njeno področje uporabe.

48. V avtomobilskem sektorju tako vsaka okvirna zakonodaja določa postopek in pravne posledice homologacije vozil. Vsebinski pogoji, ki se uporabljajo za homologacijo, pa so določeni v ločenih predpisih.

49. Homologacija poteka tako: proizvajalec avtomobilov pristojnim organom predstavi prototip vozila, da dokaže, da ta izpolnjuje vse vsebinske pogoje, določene v zakonodajnih aktih iz Priloge IV k Direktivi 2007/46. Ko pristojni upravni organ podeli homologacijo, proizvajalec avtomobilov začne proizvodnjo zadevnega tipa vozila. Vsako vozilo, proizvedeno v skladu s homologiranim tipom, se lahko da na trg, ne da bi se zahtevali dodatni testi.

50. V tem okviru so harmonizirane tehnične zahteve glede emisij natančneje določene v členu 5 Uredbe št. 715/2007. Ta proizvajalcem avtomobilov nalaga, da vozila opremijo tako, da so *med normalno uporabo* skladna z zahtevami iz navedene uredbe in njenih izvedbenih določb.

51. Člen 5(2) navedene uredbe poleg tega ob upoštevanju nekaterih taksativno naštetih izjem določa, da je uporaba „odklopnih naprav“ (opredeljenih v členu 3, točka 10, te uredbe) prepovedana.

52. Zato morajo biti vozila v skladu s členom 5 Uredbe št. 715/2007 načrtovana ne le tako, da *med normalno uporabo* izpolnjujejo mejne vrednosti, določene z Uredbo, ampak tudi tako, da se učinkovitost njihovega sistema za uravnavanje emisij ne more zmanjšati „pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“.¹⁵

53. Komisija je za uporabo člena 5 Uredbe št. 715/2007 v Uredbi št. 692/2008 določila posebne laboratorijske preskusne postopke, s katerimi lahko proizvajalci avtomobilov za pridobitev homologacije dokažejo, da novi tip vozil izpolnjuje mejne vrednosti emisij.

54. V obravnavani zadevi so meritve emisij, določene s preskusnim postopkom, temeljile na edinem voznem ciklu, ki se je uporabljal v tistem obdobju, to je NEDC (kot je opredeljen zgoraj).¹⁶ Gre za standardne teste, opravljene v laboratoriju in ne v realnih pogojih, zaradi česar so bolj odprti za strategije prepoznavanja in izogibanja.

Dopustnost vprašanj za predhodno odločanje

55. Pred vsebinsko preučitvijo vprašanj, predloženih v presojo Sodišču, je treba ugotoviti njihovo dopustnost.

56. Nekatere stranke iz postopka v glavni stvari (A in drugi) so v stališčih trdile, da se opredelitev „odklopne naprave“ nanaša le na veljavnost homologacije vozil. Ugotovitev, da gre za odklopno napravo ali da ne gre za tako napravo, naj ne bi vplivala na obstoj zavajanja glede „bistvenih lastnosti“ ali opravljenih kontrol. Po mnenju teh strank je namreč v zakoniku o varstvu potrošnikov prepovedano zavajanje „s kakršnim koli sredstvom ali postopkom“: ali gre (ali ne) za kršitev določb Uredbe št. 715/2007, naj bi bilo torej nepomembno. Vprašanja za predhodno odločanje naj tako ne bi bila koristna za rešitev spora o glavni stvari.¹⁷

57. Družba X prav tako trdi, da ta vprašanja za predhodno odločanje niso koristna za rešitev spora o glavni stvari. Po njenem mnenju gre v tem sporu (kot je predstavljen v predložitveni odločbi) za ugotavljanje, ali se lahko proti njej uvede preiskava zaradi zavajanja in ali je zato zadeva v zvezi s tem lahko predložena v odločanje sodišču. Družba X trdi, da se v francoskem kazenskem pravu za kaznivo dejanje zavajanja zahteva, da sta podana objektivni in subjektivni element kaznivega dejanja, kar v obravnavani zadevi ni gotovo. Družba X trdi, da neodvisno od odgovora, ki bi ga Sodišče lahko dalo na vprašanja predložitvenega sodišča, proti njej nikakor ne bi mogla biti uvedena preiskava (niti *a fortiori* zadeva ne bi mogla biti predložena v odločanje sodišču).

58. Poleg tega se družba X sklicuje na načelo zakonitosti kaznivih dejanj in kazni: ker ne obstaja akt, ki bi izrecno inkriminiral dejanja, ki se preganjajo v obravnavani zadevi, naj ne bi mogla biti obsojena za zavajanje.

¹⁵ Pri tem mislim na besedilo člena 3, točka 10, *in fine*, Uredbe št. 715/2007.

¹⁶ Glej točko 19 teh sklepnih predlogov. Od takrat so bili laboratorijski testi posodobljeni in dopolnjeni z drugim preskusnim postopkom za merjenje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo (v angleščini „*real driving emissions*“ ali „*RDE*“).

¹⁷ Zdi se, da je svetovalec stranke A in drugih na obravnavi vseeno spremenil to trditev, ko je navedel, da ne namerava izpodbijati dopustnosti vprašanj za predhodno odločanje in da opredelitev „odklopne naprave“ krepi opredelitev kaznivega dejanja, hkrati pa ni nujna za dokaz obstoja navedenega kaznivega dejanja.

59. Družba X trdi še, da v tej fazi pred predložitvenim sodiščem ne obstaja *noben* spor v zvezi s predloženimi vprašanji, ker ni pred predložitvenim sodiščem še nikoli ustno ali pisno izrazila stališča¹⁸ o teh vprašanjih. Ta vprašanja naj bi bila preprosta prošnja za posvetovalno mnenje o pravilih prava Unije brez povezave s kakršnim koli sporom. V zvezi s tem naj bi bila ta vprašanja povsem hipotetična. To naj bi veljalo še zlasti za četrto vprašanje za predhodno odločanje, ki se nanaša na izjeme iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007, na katere naj se družba X do zdaj ne bi nikoli sklicevala v okviru postopka, ki poteka pred predložitvenim sodiščem.

60. Poleg tega se po mnenju družbe X o postavljenih vprašanjih za predhodno odločanje pred njihovo predložitvijo Sodišču ni kontradiktorno razpravljalo, kar naj bi bilo v nasprotju z načelom učinkovitega izvajanja sodne oblasti.

61. Nazadnje, družba X je na obravnavi trdila tudi, da so bila vprašanja za predhodno odločanje postavljena „prezgodaj“, saj na podlagi do takrat opravljenih analiz (ki so bile med drugim prikazane v izvedenskem mnenju) ni bilo mogoče dovolj natančno opredeliti dejanskega okvira spora.

62. Menim, da je treba utemeljitev, ki so jo predstavile stranka A in drugi ter družba X, v celoti zavrniti.

63. Najprej je treba opozoriti, 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, če se postavljena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načelno dolžno odločati.¹⁹

64. Mimogrede in čeprav stranke iz postopka v glavni stvari tega vprašanja niso postavile, moram spomniti še, da sta v skladu z ustaljeno sodno prakso „preiskovalni sodnik v kazenskih zadevah ali sodnik, ki vodi kazensko preiskavo, [...] sodišči v smislu [člena 267 PDEU], ki morata neodvisno in v skladu z zakonodajo odločati o zadevah, za katere jima je z zakonom podeljena pristojnost, v okviru postopka, ki se konča z izdajo sodne odločbe“.²⁰

65. 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.²¹

66. V obravnavani zadevi je iz predložitvene odločbe jasno razvidno, da opredelitev sporne programske opreme (ki določa stopnjo odprtosti ventila EGR in na tej podlagi raven končnih emisij NOx) kot „odklopne naprave“ z vidika člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007 lahko vpliva na ugotovitev kaznivega dejanja v francoskem kazenskem pravu (to je hudega zavajanja na podlagi členov L.213-1 in L.213-2 zakonika o varstvu potrošnikov). Trditve stranke A in drugih ter družbe X o nekoristnosti postavljenih vprašanj je torej treba zavrniti, ker so ta vprašanja očitno povezana s predmetom spora o glavni stvari.

18 Družba X v zvezi s tem trdi, da se ni mogoče sklicevati na pravno pojasnilo, ki ga je na njeno prošnjo odvetniška pisarna Freshfields Bruckhaus Deringer pripravila decembra 2015, to je pojasnilo, ki je bilo posredovano preiskovalcem pred formalno uvedbo preiskave in naj bi dokazovalo, zakaj sistema ERG ni mogoče šteti za „odklopno napravo“.

19 Glej sodbo z dne 4. decembra 2018, Minister for Justice and Equality in Commissioner of the Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, točka 26 in navedena sodna praksa).

20 Sklep z dne 15. januarja 2004, Saetti in Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, točka 23 in navedena sodna praksa).

21 Glej sodbo z dne 4. decembra 2018, Minister for Justice and Equality in Commissioner of the Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, točka 27 in navedena sodna praksa).

67. Čeprav razlaga določb Uredbe št. 715/2007 lahko vpliva na ugotovitev kaznivega dejanja, pa trditev glede francoskega kazenskega prava, na katere se sklicuje družba X (zlasti glede obstoja objektivnega in/ali subjektivnega elementa), ni mogoče sprejeti. Za presojo dopustnosti vprašanj za predhodno odločanje (z vidika prava Unije) niso upoštevne in se nanašajo na vprašanja, ki spadajo izključno v pristojnost predložitvenega sodišča.²²

68. Tudi trditve v zvezi z načelom zakonitosti kaznivih dejanj in kazni so neupoštevne, ker zgoraj navedena uredba ureja homologacijo motornih vozil in kot taka ne uvaja pravil kazenske narave.

69. Kar zadeva domnevno hipotetičnost vprašanj za predhodno odločanje, sem glede trditev družbe X prav tako zelo v dvomih.

70. To, da je procesna strategija družbe X pred predložitvenim sodiščem taka, da ta družba ne odgovarja na vprašanja preiskovalcev, zavrača posredovanje izvirne kode sporne programske opreme in zanika nepoštenost te opreme, ne dokazuje tega, da spor ne obstaja: nasprotno, nagibam se k mnenju, da ta strategija razkriva obstoj resničnega spora in kaže na temeljni interes za izid kazenskega postopka, ki poteka pred predložitvenim sodiščem.

71. Zlasti kar zadeva četrto vprašanje za predhodno odločanje (ki se nanaša na razlago izjem od prepovedi odklopnih naprav, določene v členu 5(2) zgoraj navedene uredbe), je družba X trdila, da se pred predložitvenim sodiščem ni nikoli sklicevala na navedene izjeme, tako da naj bi bilo zgoraj navedeno vprašanje hipotetično. Ko jo je Sodišče vprašalo o tem, je družba X vseeno zelo jasno priznala, da ne izključuje možnosti, da se bo na take izjeme sklicevala pozneje med postopkom, ki poteka pred predložitvenim sodiščem. To priznanje po mojem mnenju kaže tudi na to, da ta vprašanja niso le „preprosta prošnja za svetovalno mnenje“ o povsem hipotetičnih problematikah.

72. Kar zadeva neobstoj kontradiktorne razprave pred predložitvenim sodiščem, naj opozorim le, da člen 267 PDEU predložitve Sodišču ne pogojuje s kontradiktornostjo postopka, v okviru katerega nacionalno sodišče postavi vprašanje za predhodno odločanje.²³ Zato je treba zavrni tudi trditev družbe X.

73. Nazadnje, glede domnevno prezigodaj postavljenih vprašanj za predhodno odločanje v obravnavani zadevi ugotavljam, da samo predložitveno sodišče odloča o tem, kdaj se odloči Sodišču postaviti vprašanja.²⁴ Poleg tega naj navedem, da se mi utemeljitev družbe X o tem vidiku ne zdi prepričljiva. Dejstva iz spora o glavni stvari so bila razkrita leta 2015 in so bila predmet več tehničnih analiz (analiz, ki so bile tudi same podrobno preučene, sklepne ugotovitve o tem pa so navedene v izvedenskem mnenju). V zvezi s tem se mi ne zdi primerno trditi (kot je storila družba X na obravnavi), „da v tej fazi ni bilo natančno ugotovljeno dejansko stanje“. Nasprotno, menim, da ima Sodišče na voljo dejanske in pravne elemente, ki jih potrebuje za koristen odgovor na postavljena vprašanja.

74. Zato glede na zgornje preudarke menim, da je dopustnost vprašanj za predhodno odločanje dokazana.

²² Glej sodbo z dne 13. novembra 2018, Čepelnik (C-33/17, EU:C:2018:896, točka 24 in navedena sodna praksa).

²³ Glej sodbo z dne 25. junija 2009, Roda Golf & Beach Resort (C-14/08, EU:C:2009:395, točka 33 in navedena sodna praksa).

²⁴ Poleg tega v skladu z ustaljeno sodno prakso dejstvo, da je kazenska zadeva v fazi preiskave, sodišču, ki odloča, ne preprečuje, da Sodišču postavi vprašanja za predhodno odločanje: glej sklep z dne 15. januarja 2004, Saetti in Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, točka 23 in navedena sodna praksa). Za obsežnejša pojasnila glej tudi: Von Bardeleben, E., Donnat, F., in Siritzky, D., *La Cour de justice de l'Union européenne et le droit du contentieux européen*, La Documentation française, Pariz, 2012, str. 179 in 180.

Prvo vprašanje za predhodno odločanje

75. Predložitveno sodišče želi s prvim vprašanjem za prehodno odločanje (sestavljeno iz dveh podvprašanj, ki ju je treba preučiti skupaj) v bistvu ugotoviti, ali je program, ki je nameščen na krmilno enoto motorja ali ki na splošno vpliva nanjo, mogoče škodeti za „del vozila“ v smislu člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.

76. Menim, da je treba na to vprašanje odgovoriti pritrdilno.

77. Pojem „odklopna naprava“ iz člena 3, točka 10, zgoraj navedene uredbe pomeni *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“.

78. Kot je pravilno navedla francoska vlada, ima pojem „del vozila“ zaradi take opredelitve širok obseg. Tak del je lahko sestavljen iz mehanskih delov in računalniške programske opreme, s katero se taki deli krmilijo, ker ta programska oprema vpliva na delovanje sistema za uravnavanje emisij in zmanjšuje učinkovitost tega sistema. To je tudi stališče, ki ga v pisnem stališču zagovarja družba X.

79. Naj pojasnim, da mora pri tem iti za del, ki *izvira od proizvajalca* vozila. Kar zadeva vgrajeno programsko opremo, ni pomembno, ali je nameščena pred prodajo vozila ali prenesena pozneje ob posodobitvi (ki jo zahteva ali priporoči proizvajalec): ne more pa iti za del, ki se namesti *le na pobudo lastnika ali uporabnika vozila* brez povezave s proizvajalcem.

80. Zato je treba na prvo vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti tako: člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da je program, ki je nameščen na krmilno enoto motorja ali ki na splošno vpliva nanjo, mogoče škodeti za del vozila v smislu te določbe, ker je sestavni del te krmilne enote.

Drugo vprašanje za predhodno odločanje

81. Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem za predhodno odločanje (sestavljeno iz dveh podvprašanj, ki ju bom preučila skupaj) v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 razlagati tako, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ vključuje izključno tehnologije in strategije, ki naknadno zmanjšujejo emisije (po njihovem nastanku), ali pa ta pojem, nasprotno, zajema tudi tehnologije in strategije, ki tako kot sistem EGR emisije zmanjšujejo predhodno (ob njihovem nastanku).

82. Obstajata namreč dve veliki kategoriji metod, ki proizvajalcem omogočata, da optimizirajo učinkovitost svojih vozil z vidika emisij onesnaževal: na eni strani tako imenovane „notranje strategije v motorjih“ (kot je sistem EGR), ki zmanjšujejo nastajanje plinastih onesnaževal v samem motorju, in na drugi strani tako imenovane strategije „naknadne obdelave“, pri katerih se emisije obdelujejo po njihovem nastanku (na primer katalizator NOx).

83. Družba X zagovarja zelo ozko razlago pojma „sistem za uravnavanje emisij“. Po njenem mnenju lahko ta koncept zajema le sestavne dele v zvezi z emisijami, ki se nahajajo v izpušnem sistemu, notranje strategije v motorjih pa so izključene. Ta razlaga se (v bistvu) opira na člen 2(18) Uredbe št. 692/2008, v skladu s katerim „sistem za uravnavanje emisij“ v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu pomeni „napravo za elektronski nadzor upravljanja motorja in druge sestavne dele v sistemu uravnavanja emisij v izpušnih plinih [...], ki vnašajo informacije v to napravo ali jih

sprejemajo iz njega“.²⁵

84. Z analizo družbe X se ne strinjam.

85. Takoj moram poudariti, da pojem „sistem za uravnavanje emisij“ v Uredbi št. 715/2007 ni opredeljen.

86. Za razjasnitev njegovega obsega se je treba opreti na merila za razlago, ki jih je potrdilo Sodišče. Naj spomnim, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso pri razlagi določbe prava Unije „upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi sobesedilo in cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del je“.²⁶

Jezikovna razlaga

87. Z jezikovnega vidika je „sistem za uravnavanje emisij“ sestavni del vozila, s katerim se uravnavajo njegove emisije.

88. V zvezi s tem ugotavljam, da sistem EGR torej lahko *a priori* spada na področje uporabe tega pojma, ker je njegov namen zmanjševanje končnih emisij NOx. V izvedenskem mnenju, priloženem predložitveni odločbi, je jasno navedeno, da so s sistemom EGR „motorji opremljeni *le zato, da bi se zmanjšale emisije NOx*“, in da so „plini, ki se vodijo po sistemu EGR, nazadnje izpuščeni v ozračje“.²⁷ Gre torej za „napravo za uravnavanje emisij NOx“.²⁸

89. Takšno je tudi stališče Komisije v njenem pisnem stališču, v katerem (po mojem mnenju pravilno) poudarja, da je sistem EGR očitno del sistema za uravnavanje emisij, ker omogoča uravnavanje količine teh emisij glede na vnaprej določene parametre, tako da večjo ali manjšo količino izpušnih plinov znova vrne v polnilni sistem motorja.²⁹

90. Francoska in italijanska vlada ter stranke, ki so vložile premoženjskopравни zahtevek in ki so se opredelile v pisnih stališčih ali na obravnavi, so podale podobno razlago.

91. V nasprotju z družbo X ne verjamem, da je ta razlaga pojma „sistem za uravnavanje emisij“ preveč široka ali taka, da zajema vsak sestavni del vozila, ki kakor koli vpliva na količino emisij onesnaževal. Družba X je na obravnavi trdila, da sistem električnega odpiranja oken ali klimatski sistem prav tako vplivata na emisije vozila, ne da bi bilo mogoče govoriti o „sistemu za uravnavanje emisij“. Ta primera se mi ne zdita upoštevna: namen mehanizmov, ki ju navaja družba X, ni omejiti emisije NOx, medtem ko je prav to *namembnost* sistema EGR.³⁰ Prav ta razlika v namembnosti je tista, ki po mojem mnenju upravičuje kategorizacijo sistema EGR kot sistema za uravnavanje emisij.³¹

25 Moj poudarek.

26 Glej sodbo z dne 7. februarja 2018, American Express (C-304/16, EU:C:2018:66, točka 54 in navedena sodna praksa).

27 Ta trditev je navedena na strani 65 izvedenskega mnenja (moj poudarek). Naj zaradi celovitosti še navedem, da družba X te trditve ni izpodbijala.

28 Glej stran 66 (točka 8.5) izvedenskega mnenja.

29 V zvezi s tem dejstvo, da lahko delovanje ventila EGR, čeprav močno zmanjšuje količino NOx, *minimalno* poveča druge vrste emisij (ogljikovega monoksida ali delcev), ni pomembno: napotujem na številčne podatke, navedene v točki 36 teh sklepnih predlogov.

30 Družba X je trdila še, da je zaradi predvidljivosti potrebna ozka razlaga, saj je namen postopka (v obravnavani zadevi) dokazati kaznivo dejanje. Kot sem ugotovila v točki 68 teh sklepnih predlogov, ta vidik ni upošteven: Uredba št. 715/2007 ne vsebuje nobene kazenske določbe.

31 Sistem EGR po mojem mnenju spada tako v širšo kategorijo „sestavni delov, ki lahko vplivajo na emisije“ (iz člena 5(1) Uredbe št. 715/2007), kot v ožjo kategorijo „sistemov za uravnavanje emisij“ (v smislu člena 3, točka 10, in člena 5(2) Uredbe št. 715/2007). Poleg tega je sistem EGR tudi *naprava za uravnavanje onesnaževanja* v smislu člena 3, točka 11, navedene uredbe, in sicer sestavni del vozila, ki uravnava in/ali omejuje emisije iz izpušne cevi (kar na primer pojasnjuje omembo sistema EGR v točki 3.3 Priloge I k Uredbi št. 692/2008). V predpisih, ki sem jih preučila, ni ničesar, iz česar bi bilo mogoče sklepati, da dani element ne more hkrati spadati v več kategorij („sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije“, „naprave za uravnavanje onesnaževanja“ in „sistem za uravnavanje emisij“ v obravnavani zadevi).

Sistematična razlaga

92. S sistematičnega vidika je treba najprej preučiti druge določbe Uredbe št. 715/2007, da se ugotovi, ali te lahko ponudijo dodaten koristen odgovor.

93. Člen 4(2) Uredbe proizvajalcem avtomobilov nalaga *obveznost rezultata*: poskrbeti morajo, da sprejeti tehnični ukrepi *zagotavljajo* učinkovito omejitev emisij iz izpušne cevi. Člen 3, točka 6, opredeljuje pojem „emisije iz izpušne cevi“ kot emisije plinastih in trdnih onesnaževal, brez dodatnih pojasnil.

94. Zato ni niti v členu 4(2) niti v členu 3, točka 6, pojasnjeno, v kateri fazi delovanja vozila (in s katerim tehničnim sredstvom) je treba te emisije prilagoditi ali zmanjšati.

95. Uredba št. 715/2007 je tehnološko nevtralna, ker ne zahteva posebne tehnološke rešitve. Določa le cilj, ki ga je treba doseči pri omejevanju emisij, te pa se *merijo na izstopu iz izpušne cevi*.

96. Razlikovanje, ki ga družba X uporablja med notranjimi strategijami v motorjih in metodami naknadne obdelave izpušnih plinov, torej v besedilu Uredbe št. 715/2007 ni utemeljeno. Poleg tega z vidika dejstev to razlikovanje sploh nima smisla. Čeprav je družba X na obravnavi trdila, da „to, kar ne pride iz motorja, ni emisija“, to ne spremeni dejstva, da v praksi – kot je Komisija poudarila s skoraj kmečko zdravo pametjo – NOx ostajajo NOx: nazadnje vedno pridejo iz izpušne cevi (ne glede na to, ali je njihovo nastajanje omejeno predhodno v okviru motorja ali pa so obdelani naknadno v izpušnem sistemu).³²

97. To nekoristno razlikovanje med metodama predhodnega in naknadnega zmanjševanja, ki ga predlaga družba X, ni nič bolj utemeljeno z vidika Pravilnika št. 83 (UN-ECE) in zlasti točke 2.16 tega pravilnika.³³ Dejstvo, da sta v točki 6.5.1.3 Dodatka 1 k Prilogi 11 k temu pravilniku dve metodi naknadne obdelave navedeni kot sistema za uravnavanje emisij, ne pomeni *ipso facto*, da druge metode (kot je sistem EGR) ne morejo spadati na področje uporabe tega pojma: tu gre le za osamljene primere, in ne za taksativno naštevanje.

98. Kako pa je s tem v Uredbi št. 692/2008, na katero se je družba X sklicevala v pisnem stališču in na obravnavi?

99. Najprej naj poudarim, da je Uredba št. 692/2008, ki jo je pripravila Komisija,³⁴ hierarhično nižji instrument glede na Uredbo št. 715/2007 (ki sta jo sprejela Svet in Evropski parlament): načeloma prvonavedena ne more omejevati področja uporabe zadnjenevedene. Poleg tega se člen 2(18) Uredbe št. 692/2008 (na katerega se sklicuje družba X) uporablja „v okviru vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu“ in ni splošen.

100. Poleg tega se zdi, da se stališče družbe X opira na napačno razumevanje tega člena 2(18). Po mnenju družbe X namreč ta določba predpostavlja, da je sistem za uravnavanje emisij lahko le sestavni del, „povezan z emisijami“ in „ki se nahaja v izpušnem sistemu“.³⁵ Vendar se navedena določba nanaša na vsak sestavni del (povezan z emisijami) *izpušnega sistema*, zlasti v francoski različici Uredbe.³⁶ Zato ni potrebno, da se ta sestavni del fizično nahaja v izpušnem sistemu.

³² Glej tudi točko 88 teh sklepnih predlogov: plini, ki se vodijo po sistemu EGR, so (nazadnje) izpušeni v ozračje.

³³ Poleg tega ugotavljam, da je bil v francoski različici tega pravilnika, ki je bila sprejeta leta 2015, izraz „système de contrôle des émissions“ nadomeščen z izrazom „système antipollution“. Zdi se mi, da tudi ta sprememba, ki v drugih jezikovnih različicah ni nujno enakovredna, govori v prid široki razlagi tega pojma. Glej tudi opombo 4 teh sklepnih predlogov.

³⁴ Gre namreč za uredbo, ki jo je Komisija sprejela zaradi uporabe nekaterih določb Uredbe št. 715/2007 (in sicer njenih členov 4, 5 in 8).

³⁵ Napotujem na pisna stališča, ki ga je predložila družba X.

³⁶ Primeroma navajam, da je tako tudi v italijanski (ki vsebuje izraze „del sistema di scarico“), španski („del sistema de escape“) ali celo poljski različici (izraz „układu“ v rodniku, in ne v mestniku) zadevne uredbe. Moj poudarek.

101. Tako kot Komisija se nagibam k domnevi, da to napačno razumevanje izhaja iz angleške različice Uredbe št. 692/2008, ki vsebuje besedno zvezo „any emission-related component *in* the exhaust [...] system“. ³⁷ Ta besedna zveza (v angleški različici ³⁸) se mi ne zdi pravilna glede na razlago Uredbe št. 715/2007, v katere angleški različici se sistematično uporablja „*tailpipe emissions*“ (v francoski različici je ta izraz preveden z „*émissions au tuyau arrière d'échappement*“ ³⁹). Uporabljeni izrazi jasno kažejo razlogovanje, na katerem temelji Uredba št. 715/2007: emisije se vedno *merijo* na izstopu iz izpušnega sistema, saj jih ta na koncu vedno *izloči* (preden onesnažijo zrak). Vendar ni nujno, da mora biti mehanizem, ki omogoča uravnavanje emisij, v izpušnem sistemu *strictu sensu*.

102. Nazadnje naj še pripomnim, da Dodatek 2 k Prilogi XI k navedeni uredbi št. 692/2008 izrecno vključuje sistem EGR na seznam sistemov za uravnavanje emisij. Ta element, če je to še potrebno, potrjuje napačnost razlage, ki jo družba X zagovarja glede člena 2(18).

Teleološka razlaga

103. Zdaj bom predstavila namene Uredbe št. 715/2007 in njihov vpliv na razlago izraza „sistem za uravnavanje emisij“.

104. Iz uvodnih izjav 1 in 5 navedene uredbe je razvidno, da je njen namen med drugim zagotoviti visoko raven varstva okolja in da si je za dosego ciljev Unije glede kakovosti zraka treba 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 [NO_x] iz dizelskih vozil“.

105. Poleg tega iz člena 4 navedene uredbe izhaja, da je njen namen zagotoviti *učinkovito* omejitev emisij v celotni običajni življenjski dobi vozil v uporabi v normalnih pogojih.

106. Glede na voljo zakonodajalca Unije, kot je zelo jasno izražena v teh določbah, tako kot francoska vlada in Komisija menim, da je treba koncept „sistema za uravnavanje emisij“ razlagati široko. Z omejitvijo obsega tega koncepta na metode naknadne obdelave izpušnih plinov (z izključitvijo notranjih strategij v motorjih, kot je sistem EGR) bi bil Uredbi št. 715/2007 odvzet znaten del njenega polnega učinka. Glede na to razlikovanje, ki ga navaja družba X, ni utemeljeno.

Predlog

107. Ob upoštevanju jezikovne, sistematične in tudi teleološke razlage določb Uredbe št. 715/2007 menim, da je treba na drugo vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti tako: člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da koncept „sistem za uravnavanje emisij“ vključuje tako tehnologije, strategije in mehanske ali računalniške dele, ki omogočajo predhodno zmanjšanje emisij (vključno z NO_x), kot je sistem EGR, kot tudi tiste, ki omogočajo njihovo naknadno obdelavo in zmanjšanje, to je po njihovem nastanku.

Tretje vprašanje za predhodno odločanje

108. Tretje vprašanje za predhodno odločanje vključuje tri podvprašanja: drugo podvprašanje bom obravnavala pri preučitvi četrtega vprašanja za predhodno odločanje v naslednjem oddelku teh sklepnih predlogov.

³⁷ Moj poudarek.

³⁸ Ta besedna zveza je povzeta tudi v nemški različici Uredbe št. 692/2008, ki vsebuje izraze „*im Abgas- oder Verdunstungssystem*“. Moj poudarek.

³⁹ Nemška različica Uredbe št. 715/2007 vsebuje izraz „*Auspuffemissionen*“.

109. Prvo in tretje podvprašanje se – v bistvu – nanašata na to, 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 aktivira ali poveča delovanje katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu te določbe, in to tudi če se delovanje sistema za uravnavanje emisij lahko poveča tudi priložnostno, ko se natančno določeni pogoji, ki sprožijo to delovanje, pojavijo med dejansko vožnjo.

110. Menim, da je treba na to vprašanje odgovoriti pritrdilno.

111. „Odklopna naprava“ je del vozila, ki zaznava različne parametre (temperaturo, hitrost vozila itd.) z namenom aktiviranja, prilagajanja, zakasnitve ali prekinitve delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij in ki zmanjšuje učinkovitost tega sistema pod pogoji, pričakovanimi pri normalnem delovanju in pri normalni uporabi vozila.

112. Družba X navaja dve trditvi, da bi ovrgla tako opredelitev v obravnavani zadevi.

113. Prvič, trdi, da sistem EGR ni sistem za uravnavanje emisij in da zato dela vozila, ki prilagaja delovanje sistema EGR, ni mogoče opredeliti kot „odklopno napravo“. Glede na odgovor, ki ga predlagam v zvezi z drugim vprašanjem za predhodno odločanje, te trditve ni mogoče sprejeti. Zato se s tem ne bom več ukvarjala.

114. Druga trditev družbe X je, da odklopne naprave, ki povečajo delovanje sistema za uravnavanje emisij *med laboratorijskimi testi* (kot so testi NEDC), ne zmanjšujejo učinkovitosti navedenega sistema. Le s spremembami, povzročenimi med normalno uporabo vozila, naj bi bilo mogoče dokazati obstoj odklopne naprave.

115. Ta trditev se mi zdi hkrati zavajajoča in neutemeljena tako z vidika dejstev kot s pravnega vidika.

116. Z *vidika dejstev* je iz predložitvene odločbe in izvedenskega mnenja razvidno, da sistem EGR deluje na dva načina, ki ju krmili sporna programska oprema. Ko je zaznan značilni cikel homologacijskega testa, sistem EGR preide na „način 1“. Če se to ne zgodi, se sistem, ko zazna, da ni značilnih pogojev homologacijskega testa, odloči za „način 0“.

117. Ventil EGR ima v načinu 1 večjo stopnjo odprtosti in vozilu omogoča, da izpolni zakonske mejne vrednosti emisij NOx. Nasprotno pa v načinu 0 (kar je v praksi način, ki prevladuje v dejanskih vozniških razmerah) delovanje ventila EGR ni popolnoma prekinjeno, vendar je ventil manj odprt. Taka prilagoditev povzroči, da so emisije NOx veliko večje od tistih, ki se pokažejo v fazi testa,⁴⁰ in vsekakor privede do rezultata, ki ni skladen z mejnimi vrednostmi, določenimi v Uredbi št. 715/2007.⁴¹

118. Kot sta Komisija in francoska vlada pravilno poudarili, je torej očitno, da zadevna naprava „prilagaja“ delovanje dela sistema za uravnavanje emisij, saj spreminja raven emisij glede na zaznavanje različnih vnaprej določenih parametrov, tako da prehaja iz enega načina v drugega.

119. Povedano drugače, ker se v normalnih pogojih uporabe privzeto uporablja način 0, se s takim delovanjem zmanjša učinkovitost sistema za uravnavanje emisij. Dejstvo, da pri takem delovanju do povečanega delovanja pride le, če so zaznani pogoji, ki so značilni za homologacijski test, ne vpliva na to ugotovitev.

⁴⁰ V izvedenskem mnenju je navedeno „povečanje emisij NOx za faktor 3, kar je precej nad odstopanji, ki so dovoljena zaradi merskih napak in v okviru vzpostavljenega protokola“: glej stran 74 izvedenskega mnenja.

⁴¹ Prav tam.

120. *S pravnega vidika* je treba ugotoviti, da teza družbe X tudi ni skladna z besedilom, sistematiko in ciljem člena 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007.

121. Kot je pravilno poudarila Komisija, ta določba namreč ne temelji na *razlikovanju* med fazo testov, opravljenih z namenom homologacije vozila, in poznejšim obdobjem normalne uporabe vozila. Homologacija motornih vozil temelji na *preskusnih postopkih, ki morajo*, kolikor je mogoče, *ustrezati temu, kar bo prihodnja normalna uporaba vozila*, potem ko bo dano na trg. Test naj bi *predhodno* posnemal dejanske pogoje vožnje, s katerimi se bo vozilo kasneje srečevalo med normalno uporabo.

122. Metoda testa NEDC je nekakšna teoretična pot, ki (shematično) povzema te „pogoj[e], pričakovan[e] pri normalnem delovanju vozila in pri normalni uporabi“. Delna ali popolna prekinitev delovanja sistema za uravnavanje emisij, ki je programirana tako, da se sistematično zgodi zunaj te teoretične poti, nujno zmanjša učinkovitost tega sistema v normalnih pogojih uporabe. Ta umetna prekinitev delovanja nujno povzroči kršitev člena 5(2) Uredbe št. 715/2007.

123. Stališče, ki ga želi zagovarjati družba X, torej nima podlage v besedilu.

124. Poleg tega se je treba s *sistematičnega* vidika sklicevati tudi na člen 4(2) Uredbe št. 715/2007: ta določa obveznost zagotavljanja, da se emisije iz izpušne cevi učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil *v uporabi v normalnih pogojih*.⁴² Naprava, katere edini cilj bi bil zagotoviti izpolnjevanje zakonskih mejnih vrednosti pri testih, ki se opravljajo v laboratorijih, bi bila *de facto* v nasprotju s to obveznostjo. Izvedensko mnenje pritrjuje temu: po navedbah izvedenca „bi morali sistemi za uravnavanje emisij v duhu zakonodajnih besedil delovati pri normalnem delovanju vozila“. ⁴³ Sprejeti predpostavko družbe X bi pomenilo „priznati, da namen zakonodaje ni zmanjšati vsakdanje emisije onesnaževal [...], temveč le zahtevati, da se za tehnologije opravijo testi doseganja neke ravni“. ⁴⁴ Očitno je, da taka razlaga ne bi bila skladna s sistemsko logiko Uredbe št. 715/2007.

125. Premislek, ki ga je izrazil izvedenec, me povsem naravno vodi k *teleološkemu* vidiku vprašanja: glede na cilje, ki se uresničujejo z Uredbo št. 715/2007 (kot so predstavljeni v točkah 104 in 105 teh sklepnih predlogov), ni dvoma, da bi teza, ki jo zagovarja družba X, povzročila neupravičeno omejitev polnega učinka Uredbe št. 715/2007 ter prepovedi naprav iz člena 3, točka 10, in člena 5(2) navedene uredbe.

126. Nazadnje, tako kot Komisija in francoska vlada menim, da dejstvo, da lahko do povečanja delovanja sistema za uravnavanje emisij *priložnostno* pride ob normalni uporabi vozila, ni pomembno. Kot je ugotovila Komisija, so možnosti, da se zgodi tako ujemanje, minimalne (glede na posebnosti testa NEDC). Izpolnjevanje mejnih vrednosti, določenih v zadevni uredbi, pri vozilu mora biti *pravilo* pri njegovi normalni uporabi, in ne *izjema*, povezana z naključno izpolnitvijo pogojev, ki so podobni pogojem homologacijskega testa.

127. Glede na zgornje preudarke menim, da je treba na tretje vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti tako: člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba 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 aktivira ali poveča delovanje katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu te določbe, tudi če se delovanje tega sistema za uravnavanje emisij lahko poveča tudi priložnostno, ko se natančno določeni pogoji, ki sprožijo to delovanje, po naključju pojavijo v normalnih pogojih uporabe vozila.

⁴² Glej tudi člen 5(1) Uredbe št. 715/2007, v katerem je navedena „normalna uporaba“ vozil.

⁴³ Glej stran 75 izvedenskega mnenja.

⁴⁴ Prav tam.

Četrto vprašanje za predhodno odločanje

128. Predložitveno sodišče se z drugim podvprašanjem tretjega vprašanja in s četrtem vprašanjem (sestavljenim iz treh podvprašanj) sprašuje o zakonitosti odklopne naprave, kot je ta iz postopka v glavni stvari, in zlasti o tem, ali taka naprava lahko spada na področje uporabe ene od izjem od prepovedi iz člena 5(2) Uredbe št. 715/2007. Predložitveno sodišče želi natančneje ugotoviti, ali lahko upočasnitev staranja ali nalaganja oblog na motorju spada med razloge „zaščite motorja pred poškodbami ali okvarami“ in „varnega delovanja vozila“ v smislu člena 5(2) (a) te uredbe in zato upravičuje obstoj navedene odklopne naprave.

129. Naj spomnim, da je uporaba odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za nadzor nad emisijami, prepovedana in da obstajajo v zvezi s to načelno prepovedjo le tri izjeme, in sicer kadar: (a) je *potreba po napravi* upravičena zaradi zaščite motorja pred *poškodbami* ali *okvarami* in zaradi *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.

130. Glede na zgoraj navedena dejstva izjemi iz člena 5(2)(b) in (c) Uredbe št. 715/2007 v obravnavani zadevi očitno nista upoštevni.

131. Preučiti pa je treba izjemo iz člena 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007, s katero je mogoče upravičiti obstoj odklopne naprave, kadar je ta potrebna za zaščito motorja pred poškodbami ali okvarami in za zagotovitev varnega delovanja vozila.

132. Poudariti je treba, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso izjeme *razlagati ozko*, tako da splošna pravila ne *izgubijo pomena*.⁴⁵ V zvezi s tem je treba ugotoviti, da razlaga izjem ni mogoča razlaga zunaj primerov, ki so *izrecno* določeni v zadevni določbi.⁴⁶

133. Torej moram takoj zavriniti trditev, ki jo je predstavila družba X in v skladu s katero bi se bilo treba odločiti za „široko“ razlago ali uporabo zadevne izjeme.⁴⁷

134. V obravnavani zadevi je potrebna razlaga izrazov „poškodba“ in „okvara“. Po mojem mnenju je mogoče pomen teh izrazov razjasniti z jezikovno in teleološko razlago.

135. Z *jezikovnega vidika* ugotavljam, da je splošno sprejeto, da izraz „okvara“ pomeni nepredviden in nenaden dogodek, ki povzroči poškodbo ali nevarnosti, kot so poškodbe ali smrt.⁴⁸ Izraz „poškodba“ pa označuje škodo, ki je na splošno posledica nasilnega ali nenadnega vzroka.⁴⁹ Izraza „*accident*“ in „*damage*“, uporabljena v angleški različici Uredbe št. 715/2007, po mojem mnenju ne nasprotujeta tej razlagi.⁵⁰

136. Če je besedilo določbe prava Unije jasno in natančno, ga je treba upoštevati.⁵¹

45 Sodba z dne 22. aprila 2010, Komisija/Združeno kraljestvo (C-346/08, EU:C:2010:213, točka 39 in navedena sodna praksa).

46 Glej med drugim sodbi z dne 16. maja 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, točka 24), in z dne 5. marca 2015, Copydan Båndkopi (C-463/12, EU:C:2015:144, točka 87 in navedena sodna praksa).

47 Po mnenju družbe X bi bilo treba dati prednost tej široki razlagi (ali uporabi), ker zgoraj navedena izjema „ne nalaga uporabe najboljše možne tehnologije in [...] jo je treba razlagati bolj v vsakem primeru posebej kot pa abstraktno“. V zvezi s tem poudarjam, da v zadevni izjemi ni nikjer omenjena nujnost (ali neobstoj nujnosti) uporabe „najboljše možne tehnologije“. Ker vsebuje splošno pravilo, mora biti ta izjema nujno normativna in abstraktna. Trditev družbe X je torej brezpredmetna.

48 Za pomen tega izraza v francoščini glej slovar *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littré, Pariz, 1973, iztočnica „Accident“.

49 Za pomen tega izraza v francoščini glej slovar *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littré, Pariz, 1973, iztočnica „Dégât“.

50 Tako je v angleščini mogoče besedo „damage“ opredeliti kot: „physical harm that impairs the value, usefulness, or normal function of something“ (glej v tem smislu Oxford Dictionary of English, OUP, 2016). Izraz „accident“ je v istem slovarju opredeljen tako: „An unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury. An event that happens by chance or that is without apparent or deliberate cause.“

51 Sodba z dne 8. decembra 2005, ECB/Nemčija (C-220/03, EU:C:2005:748, točka 31).

137. Odklopna naprava je torej na podlagi člena 5(2)(a) navedene uredbe lahko utemeljena le, če se izkaže za *potrebno* za zaščito motorja pred nastankom *nenadne* škode.

138. Po mojem mnenju je treba zato zavrniti široko razlago italijanske vlade, v skladu s katero bi bilo treba koncept „poškodbe“ razširiti tako, da bi zajemal obrabo, izgubo učinkovitosti ali izgubo premoženjske vrednosti vozila zaradi staranja ter postopno nalaganje oblog na motorju.

139. Kot sta pravilno poudarili Komisija in francoska vlada, sta staranje in nalaganje oblog na motorju ali delu motorja neizprosna posledica *normalne* uporabe vozila. Pri tem gre za *običajne* in *predvidljive* učinke postopnega nabiranja nečistoč v motorju v celotni življenjski dobi vozila v normalnih pogojih uporabe – učinke, ki jih je sicer mogoče omiliti z rednim in dolgoročno načrtovanim vzdrževanjem. Torej ne gre za okvare ali poškodbe niti za grožnje za varno delovanje vozila.

140. Zdaj se bom osredotočila na *teleološki* vidik vprašanja. Po mojem mnenju glede na cilje Uredbe št. 715/2007 ter zlasti cilj varovanja okolja in izboljšanja kakovosti zraka v Uniji⁵² široka razlaga, ki jo zagovarja italijanska vlada, nikakor ni utemeljena.

141. Ta razlaga bi splošnemu pravilu (z drugimi besedami, prepovedi odklopnih naprav, ki zmanjšujejo učinkovitost sistemov za uravnavanje emisij) odvzela pomen.

142. Proizvajalci avtomobilov morajo namreč zagotoviti, da vozila izpolnjujejo mejne vrednosti, ki so v zakonodaji določene za emisije, *med celotnim normalnim delovanjem*⁵³ in da ta vozila delujejo varno ob hkratnem izpolnjevanju teh mejnih vrednosti. Čeprav ni mogoče izključiti, da lahko delovanje sistema za uravnavanje emisij (dolgoročno) negativno vpliva na življenjsko dobo ali zanesljivost motorja, ta okoliščina nikakor ne upravičuje prekinitve delovanja navedenega sistema med normalnim delovanjem vozila v normalnih pogojih uporabe zgolj zato, da se motor zaščiti pred staranjem ali postopnim nalaganjem oblog.

143. Povedano drugače, razlage, ki jo je (v obravnavani zadevi) predstavila italijanska vlada, nikakor ni mogoče sprejeti, saj zgoraj navedeni prepovedi odvzema ves polni učinek in povsem očitno nasprotuje volji zakonodajalca Unije, ki je zagotoviti zmanjšanje emisij onesnaževal z določitvijo mejnih vrednosti, ki morajo biti izpolnjene pri normalni uporabi vsakega vozila, danega v promet.

144. Še več, taka razlaga bi *de facto* pomenila, da imajo ekonomski interesi (kot je ohranitev vrednosti ob nadaljnji prodaji vozila) prednost pred javnim zdravjem.⁵⁴ Ta rezultat bi bil v nasprotju tako z besedilom kot z namenom Uredbe št. 715/2007.⁵⁵

145. Kakšno ugotovitev je treba iz tega izpeljati v obravnavani zadevi?

146. Po mojem mnenju lahko le *neposredno* tveganje poškodbe, ki vpliva na zanesljivost motorja in povzroči konkretno nevarnost pri vožnji vozila, upraviči obstoj odklopne naprave.

⁵² Glej točki 104 in 105 teh sklepnih predlogov.

⁵³ Glej tudi točki 50 in 52 teh sklepnih predlogov.

⁵⁴ Načeloma je treba varovanju javnega zdravja pripisati prevladujoč pomen glede na ekonomske preudarke: po analogiji glej sodbo z dne 17. julija 1997, Affish (C-183/95, EU:C:1997:373, točka 43).

⁵⁵ Ugotavljam, da je razlaga, ki jo predlagam, podobna razlagi, ki jo je Komisija sprejela v sporočilu C(2017) 352 final z dne 26. januarja 2017 (Smernice o ocenjevanju pomožnih strategij za uravnavanje emisij in prisotnosti odklopnih naprav v zvezi z uporabo Uredbe (ES) št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6)). Vendar navedeno sporočilo nima zavezujočega učinka in (kot tako) ne more biti podlaga za razlago Sodišča. Poleg tega je treba poudariti, da je dejansko stanje v sporu o glavni stvari nastalo pred sprejetjem tega sporočila. Zato menim, da v obravnavani zadevi tega sporočila ni treba upoštevati.

147. Predložitveno sodišče – ki edino odloča o dejanskem stanju – bo moralo ugotoviti, ali naprava, obravnavana v postopku v glavni stvari, spada v obseg zgoraj analizirane izjeme.⁵⁶

148. Vendar se mi zdi primerno poudariti, da glede na izvedensko mnenje sistem EGR „ni uničujoč za motor“. ⁵⁷ Vseeno pa lahko ta sistem poslabša učinkovitost motorja pri uporabi in pospeši nalaganje oblog na motorju, zaradi česar je vzdrževanje lahko „pogostejše in dražje“. ⁵⁸ Z vidika te ugotovitve se mi zdi, da obravnavana odklopna naprava ni potrebna za zaščito motorja pred *okvarami* ali *poškodbami* in za zagotovitev *varnega delovanja vozila*.

149. Na drugo podvprašanje tretjega vprašanja in na četrto vprašanje za predhodno odločanje bi bilo treba odgovoriti tako: člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da cilj upočasnitve staranja ali nalaganja oblog na motorju ne upravičuje uporabe odklopne naprave v smislu te določbe.

Predlog

150. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki jih je postavil vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris (podpredsednik, zadolžen za preiskave pri okrožnem sodišču v Parizu, Francija), odgovori:

1. Prvo vprašanje za predhodno odločanje:

Člen 3, točka 10, Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 715/2007 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 (UL 2007, L 171, str. 1) je treba razlagati tako, da je program, ki je nameščen na krmilno enoto motorja ali ki na splošno vpliva nanjo, mogoče škodeti za del vozila v smislu te določbe, ker je sestavni del te krmilne enote.

2. Drugo vprašanje za predhodno odločanje

Člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da koncept „sistem za uravnavanje emisij“ vključuje tako tehnologije, strategije in mehanske ali računalniške dele, ki omogočajo predhodno zmanjšanje emisij (vključno z dušikovimi oksidi), kot je sistem vračanja izpušnih plinov, kot tudi tiste, ki omogočajo njihovo naknadno obdelavo in zmanjšanje, to je po njihovem nastanku.

3. Tretje vprašanje za predhodno odločanje:

Člen 3, točka 10, Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da je naprava, ki zazna kakršen koli parameter, povezan s potekom postopkov homologacije iz te uredbe, z namenom, da se med temi postopki aktivira ali poveča delovanje katerega koli dela sistema za uravnavanje emisij in tako pridobi homologacija vozila, „odklopna naprava“ v smislu te določbe, tudi če se delovanje tega sistema za uravnavanje emisij lahko poveča tudi priložnostno, ko se natančno določeni pogoji, ki sprožijo to delovanje, po naključju pojavijo v normalnih pogojih uporabe vozila.

4. Četrto vprašanje za predhodno odločanje

Člen 5(2)(a) Uredbe št. 715/2007 je treba razlagati tako, da cilj upočasnitve staranja ali nalaganja oblog na motorju ne upravičuje uporabe odklopne naprave v smislu te določbe.

⁵⁶ V skladu z ustaljeno sodno prakso je namreč le nacionalno sodišče pristojno za ugotavljanje in presojo dejanskega stanja v postopku v glavni stvari: glej sodbo z dne 8. maja 2019, Dodič (C-194/18, EU:C:2019:385, točka 45).

⁵⁷ Glej strani 74 in 75 izvedenskega mnenja.

⁵⁸ Glej stran 76 izvedenskega mnenja.