



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY
ELEANOR SHARPSTON
přednesené dne 30. dubna 2020¹

Věc C-693/18

**Procureur de la République
proti
společnosti X,
za účasti:
CLCV a další,
A a další,
B,
AGLP a další,
C a další**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná místopředsedou pověřeným vyšetřováním tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) (Francie)]

„Řízení o předběžné otázce – Sbližování právních předpisů – Nařízení (ES) č. 715/2007 – Motorová vozidla – Emise znečišťujících látek – Odpojovací zařízení – Program ovládající řídicí jednotku motoru – Technologie a strategie umožňující omezit produkci emisí znečišťujících látek – Vznětové motory“

Úvod

1. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná v projednávané věci místopředsedou pověřeným vyšetřováním tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) (Francie) se týká výkladu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007².
2. V této souvislosti je Soudní dvůr poprvé žádán, aby objasnil význam několika pojmů zakotvených v uvedeném nařízení, včetně pojmů „odpojovací zařízení“ a „systém regulace emisí“³.

¹ – Původní jazyk: francouzština.

² – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1).

³ – Obdobné předběžné otázky byly Soudnímu dvoru položeny ve věcech C-690/18, C-691/18 a C-692/18, které byly v současné době pozastaveny do vyhlášení rozsudku v projednávané věci.

Právní rámec

Mezinárodní právo

3. Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo⁴, stanoví technické požadavky na schvalování podle typu motorových vozidel⁵.

4. Body 2.16 až 2.16.3 tohoto předpisu stanoví:

„2.16. ‚[O]dpojovacím zařízením‘ [se rozumí] jakýkoliv konstrukční prvek snímající teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, převodový stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jiné parametry pro účely aktivace, modulace, zpoždění nebo deaktivace činnosti jakékoliv části systému pro regulaci emisí, který snižuje účinnost systému pro regulaci emisí v podmínkách, které lze v běžném provozu a užívání vozidla logicky očekávat. Takový konstrukční prvek nelze považovat za odpojovací zařízení, jestliže:

2.16.1. potřeba tohoto zařízení je oprávněná kvůli ochraně motoru proti poškození nebo nehodě a pro bezpečný provoz vozidla nebo

2.16.2. zařízení nepracuje za oblastí požadavků vázaných na startování motoru nebo

2.16.3. podmínky jsou v podstatě včleněny do postupů zkoušky typu I nebo typu VI.“

Unijní právo

Rozhodnutí 97/836/ES

5. Článek 1 rozhodnutí 97/836/ES⁶ stanoví:

„Společenství přistoupí k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda“).

[...]“.

6. Podle jeho čl. 3 odst. 1 „[...] prohlásí Společenství, že jeho přistoupení se omezuje na uplatňování předpisů EHK OSN uvedených v příloze II tohoto rozhodnutí“.

7. Předpis č. 83 (EHK OSN) je uveden v příloze II tohoto rozhodnutí.

4 – Tento předpis byl přijat na základě Dohody o přijetí jednotných podmínek pro schvalování typu a o vzájemném uznávání schválení typu výstroje a součástí motorových vozidel uzavřené v Ženevě dne 20. března 1958 (dohoda, jejíž nadpis byl následně změněn na „Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a konstrukční části, které lze montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel“). Uvedený předpis je pravidelně aktualizován. Zde cituji znění zveřejněné v roce 2006 (Úř. věst. 2006, L 375, s. 242) [dále jen „předpis č. 83 (EHK OSN)“]. Poznávám, že v pozdějším znění (Úř. věst. 2015, L 172, s. 1) bod 2.16 tohoto předpisu uvádí „système antipollution“ namísto „système de contrôle des émissions“.

5 – Unie je tímto nástrojem vázána: viz bod 5 tohoto stanoviska.

6 – Rozhodnutí Rady ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské Komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (revidovaná dohoda z roku 1958) (Úř. věst. L 1997, 17.12.1997, s. 78).

Směrnice 2007/46/ES

8. V souladu s články 34 a 35, jakož i s přílohou IV směrnice 2007/46/ES⁷ je předpis č. 83 (EHK-OSN) začleněn do postupu schvalování typu vozidel na úrovni Společenství.

Nařízení č. 715/2007

9. Body 1, 5, 6 a 12 odůvodnění nařízení č. 715/2007 zní takto:

„(1) [...] Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise by měly být harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.

[...]

(5) Dosažení cílů EU v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. [...]

(6) Pro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení emisí oxidů dusíku z naftových vozidel.

[...]

(12) Mělo by se pokračovat v úsilí o uplatňování přísnějších emisních limitů, včetně snížení emisí oxidu uhličitého a zajistit, aby se limity týkaly skutečného výkonu vozidel při provozu.“

10. Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„[...]

4) ‚plynnými znečišťujícími látkami‘ se rozumějí plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý, oxidy dusíku vyjádřené jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO₂) a uhlovodíky;

[...]

6) ‚emisemi z výfuku‘ se rozumějí emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic;

[...]

10) ‚odpojovacím zařízením‘ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, změnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla;

[...]“

⁷ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), ve znění nařízení Komise (ES) č. 1060/2008 ze dne 7. října 2008 (Úř. věst. 2008, L 292, s. 1) (dále jen směrnice 2007/46. Viz rovněž bod 3 odůvodnění nařízení č. 1060/2008, který výslovně odkazuje na předpis č. 83 (EHK OSN).

11. Článek 4 odst. 1 a 2 stanoví:

„1. Výrobci prokáží, že všechna nová vozidla, která jsou prodávána, registrována nebo uváděná do provozu ve Společenství jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními. Výrobci také prokáží, že všechna nová náhradní zařízení [k] regulaci znečišťujících látek, u nichž je požadováno schválení typu, která jsou prodávána nebo uváděná do provozu ve Společenství, jsou typově schválena v souladu s tímto nařízením a jeho prováděcími opatřeními.

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a prováděcích opatření uvedených v článku 5.

2. Výrobci zajistí, že budou splněny postupy schvalování typu pro ověření shodnosti výroby, životnosti zařízení k regulaci znečišťujících látek a shodnosti v provozu.

Technická opatření, která výrobci přijmou, musejí kromě toho zajišťovat, že emise z výfuku a emise způsobené vypařováním budou v souladu s tímto nařízením účinně omezeny po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání. [...]“

12. Článek 5 odst. 1 a 2 stanoví:

„1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízením a jeho prováděcím opatřením.

2. Použití odpojovacích zařízení snižujících účinnost systému regulace emisí se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:

- a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti poškození nebo poruše a bezpečného provozu vozidla nebo
- b) zařízení je funkční pouze při startování motoru nebo
nebo
- c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.“

Nařízení č. 692/2008

13. Článek 1 nařízení (ES) č. 692/2008⁸ stanoví, že toto nařízení stanoví opatření pro provádění článků 4, 5 a 8 [nařízení č. 715/2007]⁹.

14. Podle čl. 2 bodu 18 tohoto nařízení se rozumí „systémem pro regulaci emisí“ v rámci palubního diagnostického systému [OBD⁹] elektronická řídicí jednotka motoru a všechny součásti související s emisemi z výfuku nebo s emisemi způsobenými vypařováním, které dodávají vstupní signály nebo přijímají signály z řídicí jednotky.“

8 – Nařízení Komise ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2008, L 199, s. 1).

9 – OBD je zkratkou anglického výrazu „on-board diagnostics“.

Francouzské právo

15. Článek L.213–1 code de la consommation (spotřebitelský zákoník) ukládá trestní sankci tehdy, pokud „[...] každý, bez ohledu na to, zda je smluvní stranou, kdo oklamal nebo se pokusil oklamat další smluvní stranu jakýmkoli prostředkem či způsobem, byť prostřednictvím třetí osoby, týká-li se oklamání: 1° povahy, druhu, původu, základních vlastností, složení nebo obsahu podstatných částí jakéhokoli zboží; 2° množství dodaných věcí nebo shody v případě dodání jiného zboží, než které bylo sjednáno a jež bylo předmětem smlouvy; 3° vhodnosti pro použití, rizik spojených s používáním výrobku, provedených kontrol, způsobu používání nebo opatření, jež je třeba přijmout v souvislosti s jeho používáním. [...]”¹⁰.

16. Článek L.213–2 code de la consommation (spotřebitelský zákoník) stanoví, že trest se může zvýšit, pokud se v důsledku spáchaných trestných činů stane použití zboží nebezpečným pro lidské zdraví nebo zdraví zvířat¹¹.

17. Podle článku L.213–6 code de la consommation (spotřebitelský zákoník) se právníkům osobám, které byly uznány vinnými ze spáchaní trestných činů vymezených v článcích L.213–1 a L.213–2 téhož zákoníku, ukládají rovněž tresty stanovené v článku L.131–39 bodech 2 až 9 code pénal (trestní zákoník). Může se například jednat o zákaz činnosti „při jejímž výkonu nebo v souvislosti s jejímž výkonem byl trestný čin spáchán“.

Spor v původním řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

18. Společnost X je výrobcem automobilů, který ve Francii uvádí na trh motorová vozidla. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že tato společnost uvedla na trh vozidla vybavená počítačovým softwarem (dále jen „sporný software“), který dokázal zkreslit výsledky testů schvalování typu týkající se emisí znečišťujících plynů, jako jsou oxidy dusíku (dále jen „NOx“).

19. V rámci fáze schvalování typu týkající se emisí znečišťujících plynů se vozidla testují podle protokolu, jehož parametry jsou přesně stanoveny právními předpisy. Týká se to zejména rychlostního profilu, teploty a přípravy vozidla k jízdě. Rychlostní profil použitý pro schvalovací test (*New European Driving Cycle*, ve zkrácené podobě „NEDC“) spočívá v opakování čtyř městských cyklů, jakož i jednoho mimoměstského cyklu v laboratoři (a nikoli za skutečných podmínek). Účelem tohoto testu schvalování typu je zejména stanovit, zda množství NOx vypouštěného do ovzduší nepřekračuje mezní hodnoty stanovené nařízením č. 715/2007.

20. Vozidla, která jsou předmětem projednávané věci, obsahují ventil EGR na recirkulaci výfukových plynů (EGR, Exhaust Gas Recirculation).

21. Ventil EGR je jednou z technologií používaných výrobcí automobilů (jako je společnost X) k regulaci a snížení konečných emisí NOx. Jedná se o systém, který spočívá v přesměrování části výfukových plynů ze spalovacích motorů do sacího potrubí, tj. do prostoru nasávání vzduchu do motoru, s cílem snížit konečné emise NOx.

10 – Až do 18. března 2014 bylo porušení tohoto článku trestáno odnětím svobody až na dva roky a pokutou až 35 000 eur, nebo pouze jedním z těchto dvou trestů. Od 19. března 2014 do 30. června 2016 bude porušení tohoto článku trestáno odnětím svobody až na dva roky a pokutou ve výši 300 000 eur. Uvedený článek stanoví, že „částku pokuty lze zvýšit úměrně k zisku získanému z trestného činu až na 10 % průměrného ročního obrátu, který se vypočítá z obrátů zjištěných za poslední tři roky před okamžikem spáchaní skutku.“

11 – Ve znění použitelném do 18. března 2014 článek L.213–2 code de la consommation (spotřebitelský zákoník) stanovil možnost zdvojnásobit trest stanovený v článku L.213–1. Od 19. března 2014 do 30. června 2016 mohly běžné stanovené tresty vést k sedmi letům odnětí svobody a k pokutě ve výši 750 000 eur (včetně pokusu o spáchaní trestného činu). Částku pokuty lze zvýšit úměrně k zisku získanému z trestného činu až na 10 % průměrného ročního obrátu, který se vypočítá podle obrátů zjištěných za poslední tři roky před okamžikem spáchaní skutku.

22. Přesněji řečeno je systém odstraňování znečišťujících látek prostřednictvím recirkulace výfukových plynů tvořen vedením výfukových plynů, jež umožňuje proudění výfukových plynů do sání, jehož součástí je tepelný výměník, který slouží k ochlazení výfukových plynů, a ventilem EGR, který reguluje množství výfukových plynů, jež opětovně proudí do sání.

23. Otevírání uvedeného ventilu EGR je ovládáno řídicí jednotkou motoru. Tato řídicí jednotka je výpočetním systémem, který v rámci vozidla řídí fyzická zařízení. Uvedená řídicí jednotka na základě informací získávaných čidly řídí spouštěče (aktuátory). Tyto spouštěče kontrolují stav jednotlivých mechanických součástí motoru. Otevírání ventilu EGR (na kterém závisí objem plynu opětovně vedeného do sání a následně i stupeň účinnosti systému snižování znečištění) řídí v reálném čase řídicí jednotka motoru, jež na základě informací získaných různými čidly (rychlost, teplota atd.) udílí příkazy spouštěči ventilu EGR. Míra otevření tohoto ventilu je tedy řízena řídicí jednotkou a v konečném důsledku zdrojovým kódem softwaru, jenž je do ní zabudován (a sice sporným softwarem, jímž se v této věci zabýváme¹²).

24. V projednávané věci místopředseda conseil régional d'Île-de-France (rada regionu Île-de-France) (Francie) odpovědný za dopravu dne 28. září 2015 v návaznosti na zveřejnění v tisku podal k parquet de Paris (státní zastupitelství v Paříži) (Francie) oznámení na jednání společnosti X týkající se ventilu EGR a sporného softwaru, kterým byla vybavena některá z jejích vozidel.

25. Dne 2. října 2015 parquet de Paris (státní zastupitelství v Paříži) kvalifikovalo toto jednání jako podvod s přitěžujícími okolnostmi a požádalo Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP) (Ústřední úřad pro boj proti poškozování životního prostředí a veřejného zdraví), aby prošetřil podmínky uvedení dotčených vozidel na francouzský trh.

26. Zároveň ministère de l'Écologie (ministerstvo životního prostředí) (Francie) požádalo Service national des enquêtes (národní vyšetřovací služba) (SNE) direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (generální ředitelství pro hospodářskou soutěž, spotřebitele a potírání podvodů) (DGCCRF), aby zahájila šetření za účelem určení, zda byla vozidla uváděná na trh na francouzském území vybavena sporným softwarem.

27. SNE vypracovala zprávu, k níž byly přiloženy výsledky testů a zkoušek provedených Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC) (Technická unie pro automobily, motocykly a kola), která je jedinou laboratoří oprávněnou provádět testy schvalování typu vozidel ve Francii. Tyto testy a zkoušky měly prokázat případnou existenci podvodu. Z toho vyplývá, že na některých vozidlech společnosti X byly emise NO_x násobně vyšší, někdy i 3,6 krát, ve srovnání s teoretickými hodnotami zobrazenými ve fázi jejich schválení.

28. Další testy, které byly svěřeny Institut français du pétrole énergies nouvelles (Francouzský institut pro ropu a nové energie) (IFPEN) a které se týkaly tří vozidel, rovněž umožnily konstatovat, že emise NO_x byly specifickým způsobem sníženy, když došlo k detekci schvalovacího cyklu¹³, přičemž se značně zvýšilo otevření ventilu EGR.

29. V říjnu 2015 parquet de Paris (státní zastupitelství v Paříži) zorganizovalo prohlídku v prostorách francouzské dceřiné společnosti společnosti X za účelem prokázání, zda objektivní skutečnosti umožňují shledat, že tatáž dceřiná společnost byla o existenci sporného softwaru informována.

12 – Předkládající soud uvádí, že společnost X odmítla předat vyšetřovatelům daný zdrojový kód, přičemž se dovolávala „důvodů důvěrnosti“.

13 – Viz bod 36 tohoto stanoviska pro další upřesnění v tomto ohledu.

30. V lednu 2016 byl předseda uvedené dceřiné společnosti vyslechnut na slyšení. Prohlásil, že se o existenci sporného softwaru dozvěděl z tisku a nevěděl o jeho fungování. V tomto rámci však předseda této dceřiné společnosti upřesnil, že uvedeným softwarem byly vybaveny některé naftové motory z celkového (přibližného) počtu 950 000 vozidel ve Francii, jež byly svolány do servisů za účelem aktualizace uvedeného softwaru. Dodal, že neuznává podvodný charakter tohoto softwaru, jehož cílem podle něj bylo „optimalizovat snížení emisí NOx“.

31. Vyšetřování vedlo k zahájení soudního vyšetřování, které bylo dne 19. února 2016 svěřeno předkládajícímu soudu a dalším dvěma vyšetřujícím soudcům. Úvodní žaloba upřesňuje, že údajný trestný čin spočívá v tom, že „od 1. září 2009 [...] jakýmkoli prostředky, a to i prostřednictvím třetí osoby, které jsou smluvní stranou či nikoli, klamali kupující vozidel vybavených vznětovým motorem [...] o podstatných vlastnostech vozidel a o provedených kontrolách, přičemž tato okolnost měla za následek, že se užívání zboží stalo nebezpečným pro lidské zdraví nebo zdraví zvířat“, mimo jiné v rozporu s články L.213–1 a L.213–2 code de la consommation (spotřebitelský zákoník).

32. V tomto stadiu trestního řízení má společnost X postavení svědka s právním zástupcem. Společnost X, která byla dne 28. března 2017 předvolána před vyšetřující soudce, výslovně odmítla odpovědět na otázky, které jí tito soudci položili. Společnost X rovněž odmítla poskytnout vyšetřujícím soudcům důkazy o vyšetřování, o které požádali (týkající se zejména metody kalibrace motorů používaných společnostmi X).

33. Kromě toho od zahájení soudního vyšetřování bylo více než 1 200 osob připuštěno jako účastníci adhezního řízení.

34. V rámci tohoto řízení byl znalec pověřen provedením analýzy výsledků testů provedených správním orgánem (jinými slovy testů provedených UTAC a IFPEN) a veškerých dalších technických analýz za účelem popisu mechanismu sporného softwaru a vysvětlení jeho účinků ve vztahu ke zvýšení emisí NOx vozidly, která jím jsou vybavena.

35. Ve svém posudku předloženém dne 26. dubna 2017 (dále jen „znalecký posudek“) znalec uvedl, že podle platné právní úpravy měly být systémy regulace emisí funkční během běžného provozu vozidla. Zdá se, že za běžných podmínek provozu nebyl ventil EGR ve zkoumaných vozidlech řízen způsobem odpovídajícím schválení typu. Obvyklý způsob fungování neumožňuje, jak ukazují testy provedené UTAC, dodržet maximální hodnoty stanovené právní úpravou v oblasti znečištění. Bez takové detekce cyklu schvalování typu a bez této úpravy fungování ventilu EGR by sporná vozidla vůbec nemohla dodržet tyto hodnoty za podmínek běžného provozu. Účinnost systému odstraňování znečišťujících látek byla tedy v reálné situaci snížena.

36. Znalec tak dospěl k závěru o existenci zařízení umožňujícího detekci zkušebního cyklu pro účely schválení typu a přizpůsobení fungování systému recirkulace výfukových plynů („systém EGR“) s ohledem na toto schválení typu. Existence tohoto zařízení vede ke zvýšení emisí NOx vozidel v běžném provozu. Znalec také upřesnil, že pokud by bylo fungování ventilu EGR v reálném provozu v souladu s tím, jak ventil EGR funguje při testech schválení typu, tato vozidla by zejména v městském provozu produkovala výrazně méně (*téměř o 50 %*) NOx, a oproti tomu pravděpodobně o něco více (*téměř o 5 %*) oxidu uhelnatého, nespálených uhlovodíků a oxidu uhličitého¹⁴. Výkon těchto vozidel by se pravděpodobně snížil jen okrajově. Údržba by byla častější a nákladnější mimo jiné kvůli zvýšenému zanášení motoru.

14 – Viz strana 76 znaleckého posudku.

37. Znalec konečně upřesnil, že systém EGR je zařízením určeným k regulaci znečišťování v tom smyslu, že jsou jím vybavovány motory za jediným účelem, jímž je snížit emise NO_x, že zmenšením rozsahu jeho otevírání se snižuje účinnost systému regulace emisí a proto ve svém důsledku způsobuje zvýšené emise NO_x, a že toto zmenšení rozsahu otevírání je skutečně prokázáno za podmínek běžného provozu vozidel. Naopak zmenšení rozsahu otevírání ventilu EGR se v praxi projevuje větší schopností zrychlení motoru a vyšším potenciálem výkonu. Z toho rovněž vyplývá menší zanášení sání, ventilů a spalovací komory, což přispívá k životnosti a spolehlivosti motoru.

38. S ohledem na tyto technické poznatky předkládající soud uvádí, že právní mechanismus klamání – pokud by bylo prokázáno – spočívá v tom, že byli oklamáni nabyvatelé dotčených vozidel, pokud jde o podstatné vlastnosti posledně uvedených vozidel, a sice o jejich nesouladu s nařízením č. 715/2007, vyplývajícím z toho, že se v těchto vozidlech vyskytuje odpojovací zařízení podle čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení, které spočívá v naprogramování řídicí jednotky ovládající ventil EGR tak, aby byl detekován zkušební cyklus pro účely schválení typu, aby se systém regulace emisí NO_x co nejvíce aktivoval během tohoto cyklu, a nikoli při běžném provozu vozidla.

39. Ke klamání se váže přítěžující okolnost v tom smyslu, že používání vozidel se stalo nebezpečným pro lidské zdraví a zdraví zvířat, neboť výfukové plyny ze vznětových motorů byly klasifikovány Mezinárodním střediskem pro výzkum rakoviny (CIRC) v roce 2012 jako karcinogenní.

40. Předkládající soud připomíná, že zařízení používaná k působení na fungování systému regulace emisí mohou mít různé formy. Definice „odpojovacího zařízení“ obsažená v článku 3 nařízení č. 715/2007 zahrnuje několik pojmů, které dosud nebyly předmětem výkladu Soudního dvora.

41. Vzhledem k tomu, že kvalifikace klamání, jak je pojímána v rámci projednávaného sporu, vychází z kvalifikace „odpojovacího zařízení“, má předkládající soud za to, že jak k přijetí rozhodnutí, tak k případnému obvinění společnosti X potřebuje objasnit rozsah působnosti výše uvedených ustanovení.

42. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se předkládající soud rozhodl položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Výklad pojmu konstrukční prvek

- a) Co spadá pod pojem ‚konstrukční prvek‘, který je uveden v [čl. 3 bodě 10] [nařízení č. 715/2007], v němž je definováno odpojovací zařízení (*defeat device*)?
- b) Lze program zabudovaný do řídicí jednotky motoru nebo obecněji program, jenž ji ovládá, považovat za ‚konstrukční prvek‘ ve smyslu tohoto článku?

2) Výklad pojmu ‚systém regulace emisí‘

- a) Co spadá pod pojem ‚systém regulace emisí‘, který je uveden v [čl. 3 bodě 10] [nařízení č. 715/2007], v němž je definováno odpojovací zařízení (*defeat device*)?
- b) Zahrnuje tento systém regulace emisí pouze technologie a strategie, jejichž cílem je zpracovávat a snižovat emise (mimo jiné emise NO_x) po jejich vzniku, nebo zahrnuje i různé technologie a strategie, jež umožňují snížit objem vznikajících emisí u jejich zdroje, jako technologie [EGR]?

3) Výklad pojmu ‚odpojovací zařízení‘ (*defeat device*)

- a) Je „odpojovacím zařízením“ ve smyslu [čl. 3 bodu 10] [nařízení č. 715/2007] zařízení, které zjišťuje veškeré parametry související s průběhem postupů schvalování typu stanovených [nařízením č. 715/2007] s cílem aktivovat či zvýšit během těchto postupů funkčnost všech částí systému regulace emisí a získat tak schválení typu vozidla?
 - b) V případě kladné odpovědi, je toto odpojovací zařízení zakázáno na základě ustanovení [čl. 5 odst. 2] [nařízení č. 715/2007]?
 - c) Lze takové zařízení, jako je zařízení popsané v otázce 3.1, kvalifikovat jako „odpojovací zařízení“, dochází-li k aktivaci zvýšení funkčnosti systému regulace emisí nejen během postupů schvalování typu, ale i *ad hoc* během běžného provozu, jsou-li v něm zjištěny přesně dané podmínky pro navýšení funkčnosti systému regulace emisí při těchto postupech schvalování typu?
- 4) Výklad výjimek stanovených v článku 5
- a) Na co se vztahují tři výjimky stanovené v [čl. 5 odst. 2] kapitoly 2 [nařízení č. 715/2007]?
 - b) Lze uplatnění zákazu odpojovacího zařízení, které aktivuje nebo zvyšuje funkčnost všech částí systému regulace emisí konkrétně během postupu schvalování typu, vyloučit na základě jednoho ze tří důvodů uvedených v [čl. 5 odst. 2]?
 - c) Je zpomalení stárnutí nebo zanášení motoru součástí požadavků týkajících se „ochrany motoru proti poškození nebo poruše“ nebo „bezpečného provozu vozidla“, kterými může být odůvodněno použití [odpojovacího zařízení] ve smyslu [čl. 5 odst. 2 písm. a)]?“

43. Písemná vyjádření předložily francouzská a italská vláda, účastníci původního řízení (společnost X a účastníci adhezního řízení A a další) a Evropská komise.

44. Výše uvedené vlády, jakož i účastníci sporu v původním řízení (společnost X a účastníci adhezního řízení A, B, AGLP, C a další) a Komise rovněž přednesli ústní vyjádření na jednání, které se konalo dne 7. listopadu 2019.

Analýza

Úvodní poznámky

45. Úvodem považuji za vhodné popsat zevrubněji právní rámec schvalování typu motorových vozidel v rámci Evropské unie.

46. Schvalování typů motorových vozidel je v unijním právu předmětem podrobné úpravy, jejímž právním základem jsou ustanovení o vytvoření a fungování vnitřního trhu (nyní článek 114 SFEU).

47. Směrnice 2007/46 stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro schvalování všech nových (lehkých nebo těžkých) motorových vozidel patřících do její oblasti působnosti.

48. V automobilovém odvětví tak každý rámcový právní předpis stanoví postup a právní důsledky schválení typu vozidla. Hmotněprávní podmínky pro schválení typu jsou předmětem samostatných předpisů.

49. Schválení typu se provádí takto: výrobce představí příslušným orgánům prototyp vozidla s cílem prokázat, že toto vozidlo splňuje všechny hmotněprávní podmínky stanovené v legislativních aktech uvedených v příloze IV směrnice 2007/46. Když je schválení typu příslušným správním orgánem uděleno, výrobce zahájí výrobu příslušného typu vozidla. Každé vozidlo vyrobené v souladu se schváleným typem může být uvedeno na trh, aniž by byly vyžadovány dodatečné testy.

50. V tomto kontextu jsou v článku 5 nařízení č. 715/2007 upřesněny harmonizované technické požadavky týkající se emisí. Toto ustanovení ukládá výrobcům povinnost vybavit svá vozidla tak, aby tato vozidla *při běžném použití* vyhovovala požadavkům uvedeného nařízení a jeho prováděcích opatření.

51. Článek 5 odst. 2 uvedeného nařízení mimoto stanoví, že s výhradou některých taxativně uvedených výjimek se použití „odpojovacích zařízení“ (definovaných v čl. 3 bodu 10 téhož nařízení) zakazuje.

52. V důsledku toho musí být podle článku 5 nařízení č. 715/2007 vozidla konstruována nejen tak, aby *při běžném použití* splňovala omezení stanovená nařízením, ale také tak, aby účinnost jejich systému regulace emisí nemohla být snížena „za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“¹⁵.

53. Pro účely použití článku 5 nařízení č. 715/2007 stanovila Komise v nařízení č. 692/2008 zvláštní zkušební postupy v laboratoři, jejichž prostřednictvím mohou výrobci za účelem získání schválení typu prokázat, že nový typ vozidel dodržuje mezní hodnoty emisí.

54. V projednávané věci byla měření emisí stanovená zkušebním postupem založena pouze na jednom jízdním cyklu, který byl použitelný v rozhodné době, tedy NEDC (jak byl definován výše)¹⁶. Jedná se o standardizované testy prováděné v laboratoři a nikoli za skutečných podmínek – což je činí náchylnějšími k systémům detekce a obcházení.

K přípustnosti předběžných otázek

55. Před zkoumáním otázek předložených k posouzení Soudnímu dvoru po věcné stránce je třeba určit jejich přípustnost.

56. Někteří účastníci sporu v původním řízení (A a další) ve svých vyjádřeních uvedli, že kvalifikace „odpojovacího zařízení“ souvisí pouze s řádností schválení typu vozidel. Bez ohledu na to, zda se prokáže či nikoli, nemá vliv na existenci klamání, pokud jde o „podstatné vlastnosti“ nebo provedené kontroly. Podle těchto účastníků řízení totiž *code de la consommation* (spotřebitelský zákoník) odsuzuje klamání „jakýmikoli prostředky nebo způsobem“: je tedy jedno, zda se jedná (či nejedná) o porušení ustanovení nařízení č. 715/2007. Předběžné otázky tak podle nich nejsou pro vyřešení sporu v původním řízení užitečné¹⁷.

15 – Odkazují zde na znění čl. 3 bodu 10 *in fine* nařízení č. 715/2007.

16 – Viz bod 19 tohoto stanoviska. Od té doby byly testy v laboratořích modernizovány a doplněny jiným zkušebním postupem pro měření emisí v reálném provozu (anglicky „*real driving emissions*“ nebo „RDE“).

17 – Na jednání se však právní zástupce účastníků řízení A a dalších podle všeho vrátil k tomuto tvrzení s tím, že uvedl, že nemá v úmyslu zpochybňovat přípustnost předběžných otázek a že kvalifikace „odpojovacího zařízení“ posiluje kvalifikaci trestného činu, avšak není ze své podstaty nezbytná k prokázání existence uvedeného protiprávního jednání.

57. Společnost X rovněž tvrdí, že tyto předběžné otázky jsou pro vyřešení sporu v původním řízení zbytečné. Podle něj tento spor (jak je popsán v předkládacím rozhodnutí) spočívá v určení toho, zda může být obviněna z klamání a zda může být z tohoto důvodu postavena před soud. Společnost X tvrdí, že ve francouzském trestním právu vyžaduje trestný čin klamání naplnění materiálního znaku a úmyslu, jejichž existence není v projednávané věci jistá. Společnost X tvrdí, že bez ohledu na odpověď, kterou by Soudní dvůr mohl poskytnout na otázky položené předkládajícím soudem, ji nelze v žádném případě vyšetřovat (*a fortiori* ani postavit před soud).

58. Kromě toho se společnost X dovolává zásady legality trestných činů a trestů: při neexistenci právního předpisu výslovně inkriminujícího skutky, které jsou v projednávané věci stíhány, nemůže být odsouzena za trestný čin klamání.

59. Kromě toho společnost X tvrdí, že v této fázi před předkládajícím soudem neexistuje *žádný* spor v souvislosti s položenými otázkami z důvodu, že ještě nikdy nevyjádřila, ústně nebo písemně, své stanovisko¹⁸ k těmž otázkám před předkládajícím soudem. Tyto otázky jsou pouhou žádostí o poradní stanovisko k normám unijního práva bez vztahu k jakémukoli sporu. V tomto ohledu jsou podle ní tytéž otázky čistě hypotetické. Tak je tomu zejména v případě čtvrté předběžné otázky týkající se výjimek uvedených v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007, kterých se společnost X dosud nikdy nedovolávala v rámci řízení probíhajícího před předkládajícím soudem.

60. Navíc podle společnosti X nebyly položené předběžné otázky před jejich předložením Soudnímu dvoru předmětem kontradiktorní diskuse, což je v rozporu se zásadou řádného výkonu spravedlnosti.

61. Konečně na jednání společnost X rovněž tvrdila, že položené předběžné otázky jsou „předčasné“, neboť dosud provedené analýzy (které se odrážejí mimo jiné ve znaleckém posudku) neumožňovaly dostatečně přesně vymezit skutkový rámec sporu.

62. Domnívám se, že argumentaci předloženou A a dalšími účastníky řízení, jakož i společností X, je třeba odmítnout v plném rozsahu.

63. V tomto ohledu je nejprve třeba poznamenat, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. V důsledku toho, jestliže se položené otázky týkají výkladu práva Unie, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout¹⁹.

64. Přestože tuto otázku účastníci původního řízení nevnesli, připomínám také, že podle ustálené judikatury „vyšetřující soudce v trestních věcech nebo soudce provádějící vyšetřování v trestním řízení představují soudy ve smyslu [článku 267 SFEU], které rozhodují nezávisle a podle práva ve věcech, v nichž jim zákon přiznává pravomoc, a to v rámci řízení, které má být ukončeno rozhodnutími soudní povahy“²⁰.

18 – Společnost X v tomto ohledu zpochybňuje, že by bylo možné se dovolávat právního posudku vyhotoveného na její žádost advokátní kanceláří Freshfields Bruckhaus Deringer v prosinci 2015 – posudku, který byl předán vyšetřovatelům před formálním zahájením soudního vyšetřování a jehož cílem bylo prokázat, v čem systém EGR nelze považovat za „odpojovací zařízení“.

19 – Viz rozsudek ze dne 4. prosince 2018, Minister for Justice and Equality a Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, bod 26 a citovaná judikatura).

20 – Usnesení ze dne 15. ledna 2004, Saetti a Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, bod 23 a citovaná judikatura).

65. Z toho vyplývá, že k otázkám týkajícím se unijního práva se váže domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li *zjevné*, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny²¹.

66. V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí jasně vyplývá, že kvalifikace sporného softwaru (určujícího stupeň otevření ventilu EGR, a z tohoto důvodu i úroveň konečných emisí NOx) jako „odpojovací zařízení“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007 může mít dopad na konstatování protiprávního jednání podle francouzského trestního práva [a sice klamání s přitěžujícími okolnostmi na základě článků L.213–1 a L.213–2 code de la consommation (spotřebitelský zákoník)]. Argumentaci účastníků řízení A a dalších a společnosti X, pokud jde o neužitečnost položených otázek, je tedy třeba odmítnout, jelikož položené otázky vykazují zjevný vztah k předmětu sporu v původním řízení.

67. Přestože výklad ustanovení nařízení č. 715/2007 může mít vliv na konstatování protiprávního jednání, argumenty podle francouzského trestního práva uplatněné společností X (zejména pokud jde o existenci materiálního znaku a/nebo úmyslu) však nemohou obstát. Pro posouzení přípustnosti předběžných otázek jsou (z hlediska unijního práva) irelevantní a týkají se otázek, které spadají výlučně do pravomoci předkládacího soudu²².

68. Argumenty týkající se zásady legality trestných činů a trestů jsou rovněž irelevantní, jelikož výše uvedené nařízení upravuje schvalování motorových vozidel a jako takové neupravuje normy trestněprávní povahy.

69. Pokud jde o údajně hypotetickou povahu předběžných otázek, argumentace společnosti X mne rovněž nechává na pochybách.

70. Skutečnost, že procesní strategie společnosti X před předkládacím soudem spočívá v tom, že neodpovídá na otázky vyšetřovatelů, odmítá sdělit zdrojový kód sporného softwaru nebo popírá jeho podvodnou povahu, neumožňuje prokázat neexistenci sporu: naopak se přiklání k názoru, že tato strategie odhaluje existenci skutečného sporu, který má zásadní význam pro výsledek trestního řízení probíhajícího před předkládacím soudem.

71. Pokud jde zejména o čtvrtou předběžnou otázku (která se týká výkladu výjimek ze zákazu odpojovacího zařízení uvedeného v čl. 5 odst. 2 výše uvedeného nařízení), společnost X tvrdila, že se uvedených výjimek před předkládacím soudem nikdy nedovolávala, takže výše uvedená otázka je hypotetická. Společnost X však na dotaz Soudního dvora k tomuto bodu velmi jasně připustila, že nevylučuje možnost dovolávat se těchto výjimek později v průběhu řízení probíhajícího před předkládacím soudem. Toto přiznání podle mého názoru rovněž svědčí o tom, že tyto otázky nejsou „pouhou žádostí o poradní stanovisko“ k čistě hypotetickým otázkám.

72. Pokud jde o neexistenci kontradiktorní povahy řízení, pouze bych uvedla, že článek 267 SFEU nepodmiňuje možnost obrátit se na Soudní dvůr kontradiktorní povahou řízení, v rámci kterého vnitrostátní soud pokládá předběžnou otázku²³. Z tohoto důvodu je třeba rovněž odmítnout argument vznesený společností X.

21 – Viz rozsudek ze dne 4. prosince 2018, Minister for Justice and Equality a Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, bod 27 a citovaná judikatura).

22 – Viz rozsudek ze dne 13. listopadu 2018, Čepelnik (C-33/17, EU:C:2018:896, bod 24 a citovaná judikatura).

23 – Viz rozsudek ze dne 25. června 2009, Roda Golf & Beach Resort (C-14/08, EU:C:2009:395, bod 33 a citovaná judikatura).

73. Konečně, pokud jde o údajnou předčasnost předběžných otázek položených v projednávané věci, podotýkám, že jedině předkládající soud může rozhodnout, v jakém okamžiku si zvolí položit otázku Soudnímu dvoru²⁴. Kromě toho bych uvedla, že argumentace společnosti X se mi v tomto ohledu jeví málo přesvědčivá. Skutkový základ sporu v původním řízení byl zjištěn v roce 2015 a byl předmětem několika technických analýz (analýz, které samy byly předmětem podrobného přezkumu, jehož závěry jsou obsaženy ve znaleckém posudku). V tomto ohledu podle mne lze těžko tvrdit (jak tvrdila společnost X na jednání), „že v tomto stadiu nebyl zjištěn žádný konkrétní skutkový rámec“. Naopak mám za to, že Soudní dvůr disponuje skutkovými a právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny.

74. V důsledku toho mám s ohledem na výše uvedené úvahy za to, že přípustnost předběžných otázek je prokázána.

K první předběžné otázce:

75. První předběžnou otázkou (která se skládá ze dvou podotázek, které je třeba zkoumat společně) si předkládající soud v podstatě přeje určit, zda může být program zabudovaný do řídicí jednotky motoru, nebo obecněji program, který ji ovládá, považován za „konstrukční prvek“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.

76. Podle mého názoru je nutno na tuto otázku odpovědět kladně.

77. Pojem „odpojovací zařízení“ uvedený v čl. 3 bodu 10 výše uvedeného nařízení označuje *jakýkoli* konstrukční prvek, „který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“.

78. Jak správně uvedla francouzská vláda, taková definice přiznává pojmu konstrukční prvek široký dosah. Takový prvek může být tvořen jak mechanickými díly, tak počítačovým programem, který řídí aktivaci takových dílů, jelikož působí na funkčnost systému regulace emisí a snižuje jeho účinnost. Takové je ostatně i stanovisko společnosti X zastávané v jejím písemném vyjádření.

79. Upřesňuji, že se musí jednat o prvek *pocházející od výrobce* vozidla. Pokud jde o palubní software, není důležité, zda je před prodejcem vozidla předem instalován nebo později stažen při aktualizaci (vyžadovanou nebo doporučenou uvedeným výrobcem); naproti tomu se nemůže jednat o prvek instalovaný *pouze z podnětu vlastníka nebo uživatele vozidla* bez vztahu k výrobcí.

80. Na první předběžnou otázku je tedy nutno odpovědět takto: čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán tak, že program zabudovaný do řídicí jednotky motoru, nebo obecněji program, který tuto řídicí jednotku ovládá, může být považován za „konstrukční prvek“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, jestliže je nedílnou součástí uvedené řídicí jednotky.

24 – Kromě toho podle ustálené judikatury skutečnost, že se trestní věc nachází ve stadiu vyšetřování, nebrání tomu, aby soud, který má ve věci rozhodnout, položil Soudnímu dvoru předběžné otázky: viz usnesení ze dne 15. ledna 2004, Saetti a Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, bod 23 a citovaná judikatura). Pro podrobnější úvahy viz rovněž: Von Bardeleben, E., Donnat, F. a Siritzky, D., *La Cour de justice de l'Union européenne et le droit du contentieux européen*, La Documentation française, Paříž, 2012, s. 179 a 180.

Ke druhé předběžné otázce

81. Podstatou druhé předběžné otázky (která se skládá ze dvou podotázek, které posoudím společně) je, zda čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „systém regulace emisí“ zahrnuje výlučně technologie a strategie, které snižují emise na výstupu (po jejich vzniku), nebo zda tento pojem naopak zahrnuje také technologie a strategie, které stejně jako systém EGR snižují emise na vstupu (při jejich vzniku).

82. Existují totiž dvě velké kategorie metod umožňujících výrobcům optimalizovat výkon jejich vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek: jednak tzv. strategie „uvnitř motoru“ (jako je systém EGR), které spočívají v minimalizaci vzniku znečišťujících plynů v samotném motoru, a dále tzv. strategie „následného zpracování“, které spočívají ve zpracování emisí po jejich vzniku (například katalytické systémy zachycování NOx).

83. Společnost X obhájí velmi restriktivní výklad pojmu „systém regulace emisí“. Podle ní tento koncept může označovat pouze konstrukční části vozidla, které se nacházejí ve výfukovém systému, s výjimkou strategií uvnitř motoru. Tento výklad se opírá (především) o čl. 2 bod 18 nařízení č. 692/2008, podle něhož „systém regulace emisí“ v rámci palubního diagnostického systému označuje „elektronickou řídicí jednotku motoru a všechny součásti související s emisemi z výfuku [...], které dodávají vstupní signály nebo přijímají signály z řídicí jednotky“²⁵.

84. S analýzou společnosti X nesouhlasím.

85. Na úvod podotýkám, že pojem „systém regulace emisí“ není v nařízení č. 715/2007 definován.

86. Za účelem objasnění rozsahu působnosti tohoto ustanovení je třeba vycházet z kritérií výkladu zakotvených Soudním dvorem. Podle ustálené judikatury Soudního dvora je totiž při výkladu ustanovení unijního práva „nutné zohlednit nejen jeho znění, nýbrž i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí“²⁶.

Doslovný výklad

87. Z hlediska doslovného je „systém regulace emisí“ součástí vozidla s cílem regulovat emise.

88. V tomto ohledu poznamenávám, že systém EGR tedy *a priori* může spadat do působnosti tohoto pojmu, neboť jeho účelem je snížit konečné emise NOx. Znalecký posudek připojený k předkládajícímu rozhodnutí jasně uvádí, že systém EGR „je zabudován do motorů s *jediným cílem snížit emise NOx*“ a že „plyny cirkulující systémem EGR jsou *in fine* vypouštěny do ovzduší“²⁷. Jisté se tedy jedná o „zařízení na kontrolu emisí NOx“²⁸.

89. Toto je i stanovisko zastávané Komisí v jejím písemném vyjádření, kde se uvádí (podle mého názoru správně), že systém EGR je zjevně součástí systému regulace emisí, neboť umožňuje regulovat objem uvedených emisí podle předem stanovených parametrů tím, že znovu vpustí větší či menší objem výfukových plynů do sacího systému motoru²⁹.

25 – Kurziva použita autorkou stanoviska.

26 – Viz rozsudek ze dne 7. února 2018, American Express (C-304/16, EU:C:2018:66, bod 54 a citovaná judikatura).

27 – Toto tvrzení je uvedeno na straně 65 znaleckého posudku (kurziva provedena autorkou stanoviska). Pro všechny případy podotýkám, že toto tvrzení nebylo společností X zpochybněno.

28 – Viz s. 66 (bod 8.5) znaleckého posudku.

29 – V tomto ohledu skutečnost, že podstatným snížením objemu NOx může aktivace ventilu EGR *okrajově* zvýšit další typy emisí (oxid uhelnatý nebo znečišťující částice) nemá vliv: zde odkazují na číselné údaje uvedené v bodě 36 tohoto stanoviska.

90. Francouzská a italská vláda, jakož i účastníci adhezního řízení, kteří se vyjádřili prostřednictvím písemných vyjádření nebo na jednání, zvolili podobný výklad.

91. Na rozdíl od společnosti X se nedomnívám, že by tento výklad pojmu „systém regulace emisí“ byl příliš široký nebo že by mohl zahrnovat jakoukoli konstrukční součást vozidla, která má jakýkoli dopad na objem emisí znečišťujících látek. Společnost X na jednání tvrdila, že systém elektrického otevírání oken nebo klimatizační systém mají rovněž dopad na emise vozidla, aniž by však bylo možno hovořit o „systému regulace emisí“. Tyto příklady se mi nejeví jako relevantní: zařízení citovaná společností X nemají za jediný cíl snížit emise NO_x, zatímco právě toto je *účelem* systému EGR³⁰. Právě tento rozdíl v účelu podle mého názoru odůvodňuje zařazení systému EGR jako systému regulace emisí³¹.

Systematický výklad

92. Ze systematického hlediska je třeba nejprve přezkoumat ostatní ustanovení nařízení č. 715/2007 s cílem určit, zda tato ustanovení mohou přinést užitečnou odpověď.

93. Článek 4 odst. 2 nařízení ukládá výrobcům *povinnost dosáhnout výsledku*: tito výrobci musí zabezpečit, aby přijatá technologická opatření *zajišťovala*, že emise z výfuku budou účinně omezeny. Článek 3 odst. 6 definuje pojem „emise z výfuku“: jedná se o emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic, bez dalšího upřesnění.

94. V důsledku toho ani čl. 4 odst. 2, ani čl. 3 bod 6 neupřesňují, v jaké fázi provozu vozidla (nebo jakým technickým způsobem) musí být tyto emise upraveny nebo sníženy.

95. Nařízení č. 715/2007 je technologicky neutrální, jelikož neukládá žádné zvláštní technologické řešení. Stanoví pouze cíl, kterého je třeba dosáhnout, pokud jde o omezení emisí, přičemž se tyto emise *měří na výstupu z výfuku*.

96. Rozlišení učiněné společností X mezi strategiemi uvnitř motoru a metodami následného zpracování výfukových plynů tedy nemá oporu v textu nařízení č. 715/2007. Navíc se nezdá, že by toto rozlišování mělo smysl z faktického hlediska. Ačkoli společnost X na jednání argumentovala, že „co se nevypouští z motoru, není emise“, nic to nemění na tom, že v praxi, jak se Komise vyjádřila – skoro by se chtělo říct jazykem zdravého selského rozumu – NO_x zůstávají NO_x: vždy skončí vypouštěním z výfuku (ať jejich tvorba byla předem omezena na vstupu na úrovni motoru, nebo zda byly dále zpracovány na výstupu ve výfukovém systému)³².

30 – Společnost X rovněž tvrdila, že z důvodu předvídatelnosti je třeba použít restriktivní výklad, neboť cílem řízení (v projednávané věci) je prokázání trestného činu. Jak jsem podotkla v bodě 68 tohoto stanoviska, tento aspekt je irelevantní: nařízení č. 715/2007 neobsahuje žádné trestní ustanovení.

31 – Systém EGR podle mého názoru spadá jak do širší kategorie „konstrukčních částí, které by mohly mít vliv na emise“ (uvedené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 715/2007), tak užší kategorie „systémů regulace emisí“ (ve smyslu čl. 3 bodu 10, jakož i čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007). Mimoto systém EGR představuje rovněž *zařízení k regulaci znečišťujících látek* ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedeného nařízení, a sice konstrukční části vozidla, které regulují nebo omezují emise z výfuku (což například vysvětluje zmínku o systému EGR v bodě 3.3 přílohy I nařízení č. 692/2008). Nic v právní úpravě, kterou jsem prostudovala, neumožňuje dospět k závěru, že daný prvek nemůže současně spadat do několika kategorií (v projednávané věci „konstrukčních částí, které by mohly mít vliv na emise“, „zařízení k regulaci znečišťujících látek“ a „systémů regulace emisí“).

32 – Viz rovněž bod 88 tohoto stanoviska: plyny cirkulující systémem EGR jsou (v konečném důsledku) vypouštěny do ovzduší.

97. Puntičkářské rozlišování mezi metodami snižování na vstupu a na výstupu navrhované společností X není odůvodněno ani s ohledem na předpis č. 83 (EHK OSN) a zejména na jeho bod 2.16³³. Skutečnost, že bod 6.5.1.3 dodatku 1 přílohy 11 tohoto nařízení evokuje dvě metody následného zpracování jako systémy regulace emisí (nebo systémy k zabránění znečištění) *ipso facto* neznamená, že další metody (jako systém EGR) nemohou spadat do působnosti tohoto pojmu: v tomto případě se jedná pouze o izolované příklady, nikoli o taxativní výčet.

98. Jak je tomu v případě nařízení č. 692/2008, jehož se společnost X dovolává jak ve svém písemném vyjádření, tak na jednání?

99. Na úvod bych uvedla, že nařízení č. 692/2008 vydané Komisí³⁴ je nástrojem nižší právní síly ve vztahu k nařízení č. 715/2007 (které pochází od Rady a Evropského parlamentu), takže v zásadě nemůže omezit jeho rozsah působnosti. Navíc čl. 2 bod 18 nařízení č. 692/2008, (jehož se dovolává společnost X), se použije „v rámci palubního diagnostického systému“ a nemá obecnou působnost.

100. Kromě toho se stanovisko zastávané společností X podle všeho opírá o nesprávný výklad tohoto čl. 2 bodu 18. Podle společnosti X toto ustanovení totiž předpokládá, že systém regulace emisí může být pouze konstrukční částí, „která souvisí s emisemi“ a „která se nachází ve výfukovém systému“³⁵. Uvedené ustanovení se přitom vztahuje na všechny konstrukční části (související s emisemi) *výfukového systému*, zejména pak ve francouzském znění nařízení³⁶. Není tedy proto nutné, aby se tato konstrukční část fyzicky nacházela ve výfukovém systému.

101. Podobně jako Komise se přiklání k tomu, že tento nesprávný výklad má svůj původ v anglickém znění nařízení č. 692/2008, které uvádí „any emission-related component *in the exhaust* [...] system“³⁷. Tato formulace věty (v anglickém znění³⁸) není podle mého názoru správná vzhledem k výkladu nařízení č. 715/2007, jehož anglické znění systematicky zmiňuje „*tailpipe emissions*“ (ve francouzském znění je tento výraz předkládán jako „*émissions au tuyau arrière d'échappement*“³⁹). Použité výrazy jasně svědčí o odůvodnění, na němž je založeno nařízení č. 715/2007: emise jsou vždy *měřeny* při výstupu z výfukového systému, neboť jím jsou vždy *vypouštěny* (před znečištěním ovzduší). Zařízení umožňující kontrolu emisí se však nemusí nutně nacházet ve výfukovém systému v úzkém slova smyslu.

102. Konečně podotýkám, že dodatek 2 přílohy XI uvedeného nařízení č. 692/2008 výslovně zahrnuje systém EGR do svého seznamu systémů regulace emisí. Tato skutečnost v případě potřeby potvrzuje nesprávnost výkladu čl. 2 bodu 18 zastávaného společností X.

Teleologický výklad

103. Nyní se dostávám k cílům nařízení č. 715/2007, jakož i k jejich dopadu na výklad pojmu „systém regulace emisí“.

33 – Kromě toho podotýkám, že ve francouzském znění téhož nařízení přijatém v roce 2015 byl výraz „système de contrôle des émissions“ nahrazen výrazem „système antipollution“. Zdá se mi, že tato změna, která nemá nutné období v jiných jazykových zněních, rovněž hovoří ve prospěch širokého významu tohoto pojmu. Viz též poznámku pod čarou č. 4 tohoto stanoviska.

34 – Jedná se totiž o nařízení přijaté Komisí za účelem provedení některých ustanovení nařízení č. 715/2007 (a sice jeho články 4, 5 a 8).

35 – Odkazuji na písemné vyjádření předložené společností X.

36 – Jako příklad uvádím, že tak je tomu rovněž v italském znění (obsahující výraz „del sistema di scarico“), ve španělském znění („del sistema de escape“) nebo také v polské verzi (výraz „układu“ je skloňován v genitivu a nikoli lokativu) dotčeného nařízení. Kurziva použita autorkou stanoviska.

37 – Kurziva použita autorkou stanoviska.

38 – Tato pasáž je převzata rovněž v německém znění nařízení č. 692/2008, které obsahuje výraz „im Abgas- oder Verdunstungssystem“. Kurziva použita autorkou stanoviska.

39 – Německé znění nařízení č. 715/2007 se týká „Auspuffemissionen“.

104. Z bodů 1 a 5 odůvodnění uvedeného nařízení vyplývá, že jeho cílem je zejména zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a že dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. Bod 6 odůvodnění upřesňuje, že „[p]ro zlepšení kvality ovzduší a splnění mezních hodnot znečištění je zejména nutné výrazné snížení [NOx] z naftových vozidel.“

105. Kromě toho z článku 4 nařízení vyplývá, že cílem tohoto nařízení je zajistit *účinné* omezení emisí po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání.

106. S ohledem na vůli unijního normotvůrce, jak je v těchto ustanoveních velmi jasně vyjádřena, mám stejně jako francouzská vláda a Komise za to, že pojem „systém regulace emisí“ je třeba vykládat široce. Omezení dosahu tohoto pojmu na metody následného zpracování výfukových plynů (s vyloučením strategií uvnitř motoru, jako je systém EGR), by zbavilo nařízení č. 715/2007 značné části jeho užitečného účinku. V tomto ohledu není rozlišování uváděné společností X odůvodněné.

Závěry

107. S ohledem na doslovný, systematický, ale i teleologický výklad ustanovení nařízení č. 715/2007 mám za to, že odpověď na druhou předběžnou otázku by měla být formulována následovně: čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „systém regulace emisí“ zahrnuje jak technologie, strategie a mechanické či počítačové součásti, které umožňují snížení emisí (včetně NOx) na vstupu, jako je systém EGR, tak i ty, které je umožňují zpracovávat a snižovat na výstupu po jejich vzniku.

Ke třetí předběžné otázce

108. Třetí předběžná otázka zahrnuje tři podotázky: druhou podotázkou se budu zabývat při přezkumu čtvrté předběžné otázky v následující části tohoto stanoviska.

109. První a třetí podotázky se v podstatě týkají toho, zda čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které snímá všechny parametry spojené s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, aby se při těchto postupech aktivovala nebo zvýšila činnost jakékoli části systému regulace emisí, a tak bylo dosaženo schválení typu vozidla, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto ustanovení, a to i tehdy, když k aktivaci zvýšení činnosti systému regulace emisí může rovněž dojít *ad hoc*, když přesné podmínky, které spouští tuto aktivaci, nastanou v reálném provozu.

110. Podle mého názoru je třeba na tuto otázku odpovědět kladně.

111. „Odpojovací zařízení“ je konstrukčním prvkem, který snímá různé parametry (teplotu, rychlost vozidla atd.), aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost tohoto systému za podmínek, u nichž lze rozumně očekávat, že k nim dojde při běžném provozu a obvyklém používání vozidla.

112. Společnost X se dovolává dvou argumentů, aby vyvrátila takovou kvalifikaci v projednávané věci.

113. Svým prvním argumentem tvrdí, že systém EGR nepředstavuje systém regulace emisí, a že v důsledku toho konstrukční prvek, který upravuje funkčnost systému EGR, nemůže být kvalifikován jako „odpojovací zařízení“. S ohledem na odpověď, kterou navrhuji dát na druhou předběžnou otázku, tento argument nemůže obstát. Nebudu se tedy k tomuto tématu dále vyjadřovat.

114. Její druhý argument je následující: odpojovací zařízení, která zvyšují činnost systému regulace emisí *při laboratorních testech* (podobně jako testy NEDC) nesnižují účinnost uvedeného systému. Pouze změna vyvolaná při běžném používání vozidla umožňuje prokázat existenci odpojovacího zařízení.

115. Mám za to, že tento argument je pochybný a současně neopodstatněný, a to jak ze skutkového, tak z právního hlediska.

116. Ze *skutkového hlediska* z předkládacího rozhodnutí, jakož i ze znaleckého posudku vyplývá, že systém EGR funguje dvěma způsoby řízenými sporným softwarem. Pokud je zjištěn cyklus charakteristický pro test schvalování typu, přechází systém EGR do „způsobu 1“. V opačném případě, zjistí-li systém, že nejsou splněny podmínky charakteristické pro test schvalování typu, zvolí „způsob 0“.

117. V rámci způsobu 1 vykazuje ventil EGR zvýšený stupeň otevření a umožňuje vozidlu dodržet meze stanovené právní úpravou pro emise NO_x. Naopak v rámci způsobu 0 (tedy v praxi způsobu, který převažuje v podmínkách reálného provozu) není ventil EGR zcela deaktivován, ale jeho otevření je sníženo. Taková úprava vede k mnohem vyšším emisím NO_x, než jsou emise, které se objevují ve fázi testu⁴⁰, a v každém případě k výsledku, který není v souladu s mezními hodnotami stanovenými nařízením č. 715/2007⁴¹.

118. Jak správně uvedla Komise a francouzská vláda, je tedy zjevné, že dotčené opatření „upravuje“ činnost části systému regulace emisí, neboť mění úroveň emisí v závislosti na detekci různých předem stanovených parametrů, a to tak, že přechází z jednoho způsobu do jiného.

119. Jinými slovy tím, že došlo automaticky ke zvolení způsobu 0 za běžných podmínek užívání vozidla, má zavedený postup za účinek snížení účinnosti systému regulace emisí. Skutečnost, že tento postup vede ke zvýšené aktivaci pouze tehdy, pokud jsou detekovány podmínky vlastní testu schválení typu, nemá na toto zjištění žádný vliv.

120. Z *právního hlediska* je nutno konstatovat, že tvrzení společnosti X není v souladu se zněním, s kontextem ani s cílem čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007.

121. Jak totiž správně uvedla Komise, toto ustanovení nespočívá na dichotomii mezi fázemi testů provedených pro účely schválení typu vozidla a následným obdobím běžného užívání vozidla. Schvalování typu motorových vozidel je založeno na *zkušebních postupech, které musí* v co největším možném rozsahu odpovídat *budoucímu běžnému používání vozidla* po jeho uvedení na trh. Má se za to, že test reprodukuje *ex ante* reálné podmínky provozu, se kterými se vozidlo při svém obvyklém používání setká.

122. Metoda testu NEDC představuje určitým způsobem teoretickou jízdu, která (schematicky) shrnuje tyto „podmínky, za nichž lze rozumně očekávat, že k nim dojde při běžném provozu a používání vozidel“. Částečná nebo úplná deaktivace systému regulace emisí, naprogramovaná tak, aby k ní systematicky docházelo mimo tuto teoretickou jízdu, nutně vede ke snížení účinnosti tohoto systému za běžných podmínek používání. Tato umělá deaktivace může vést pouze k porušení čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

123. Neexistuje tedy základ v textu na podporu stanoviska, které se snaží obhajovat společnost X.

40 – Znalecký posudek uvádí „zvýšení faktoru 3 emisí NO_x vysoce nad rámec rozpětí chybovosti v opatření a v zavedeném protokolu“: viz s. 74 znaleckého posudku.

41 – Tamtéž.

124. Ze *systematického* hlediska je třeba rovněž odkázat na čl. 4 odst. 2 nařízení č. 715/2007: tento článek zakotvuje povinnost zajistit účinné omezení emisí z výfuku po celou běžnou životnost vozidla, a to *za běžných podmínek používání*⁴². Zařízení, jehož jediným účelem je zajistit dodržování mezních hodnot při testech prováděných v laboratoři by *de facto* porušovalo tuto povinnost. Znalecký posudek je v tomto smyslu rozsáhlý: podle znalce „v duchu zákona musí být systémy regulace emisí funkční při běžném fungování vozidla“⁴³. Kdybychom uznali tvrzení společnosti X, vedlo by to k „uznání toho, že posláním právních předpisů není snížit znečišťující emise v každodenním životě [...], ale pouze podrobit technologie úrovnovým testům“⁴⁴. Je samozřejmé, že takový výklad by nebyl v souladu se systematickým uspořádáním nařízení č. 715/2007.

125. Úvaha znalce mě zcela přirozeně vede k *teleologickému* aspektu otázky: s ohledem na cíle sledované nařízením č. 715/2007 (uvedené v bodech 104 a 105 tohoto stanoviska) není pochyb o tom, že teze společnosti X by měla za následek neodůvodněné omezení užitečného účinku nařízení č. 715/2007 a zákazu zařízení uvedených v čl. 3 bodu 10 a čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení.

126. Konečně, mám stejně jako Komise a francouzská vláda za to, že skutečnost, že při běžném použití vozidla může *ad hoc* dojít k úpravě na vyšší činnost systému regulace emisí, je irelevantní. Jak poznamenala Komise, šance, že k takové shodě dojde, jsou neskutečně malé (s ohledem na zvláštnosti testu NEDC). Dodržování mezních hodnot stanovených dotčeným nařízením vozidlem musí *být pravidlem* při jeho běžném používání, a nikoliv *výjimkou* související s náhodným splněním podmínek, které jsou obdobné podmínkám testů schválení typu.

127. S ohledem na předchozí úvahy mám za to, že odpověď na třetí otázku by měla být formulována následujícím způsobem: Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které snímá všechny parametry spojené s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, aby se při těchto postupech aktivovala nebo zvýšila činnost jakékoli části systému regulace emisí, a tak bylo dosaženo schválení typu vozidla, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto ustanovení, a to i tehdy, když k zvýšení intenzity činnosti tohoto systému regulace emisí může rovněž dojít *ad hoc*, když přesné podmínky, které jej spouští, náhodou nastanou za podmínek běžného používání vozidla.

Ke čtvrté předběžné otázce

128. V rámci třetí předběžné otázky písm. b), jakož i čtvrté otázky (která se sama skládá ze tří podotázek) se předkládající soud táže na přípustnost takového odpojovacího zařízení, jako je zařízení dotčené v původním řízení, a zejména na to, zda se na takové zařízení může vztahovat jedna z výjimek ze zákazu uvedeného v čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007. Předkládající soud se konkrétněji snaží zjistit, zda zpomalení stárnutí nebo zanášení motoru může být součástí požadavků na „ochranu motoru proti poškození nebo poruše“ nebo „bezpečný provoz vozidla“ ve smyslu čl. 5 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení, a zda proto může odůvodňovat přítomnost uvedeného odpojovacího nařízení.

129. Připomínám, že užívání odpojovacích zařízení snižujících účinnost systémů regulace emisí je zakázáno a že z tohoto základního zákazu existují pouze tři výjimky, a sice v případě, že: a) *potřeba tohoto zařízení* je oprávněná z důvodu ochrany motoru proti *poškození* nebo *nehodě* a bezpečného provozu vozidla; b) zařízení je *funkční pouze při startování motoru*; nebo c) podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do *zkušebních postupů* pro ověřování emisí způsobených vypařováním a průměrných emisí z výfuku.

42 – Viz rovněž čl. 5 odst. 1 nařízení č. 715/2007, který hovoří o „běžném použití“ vozidel.

43 – Viz s. 75 znaleckého posudku.

44 – Tamtéž.

130. Výjimky zakotvené v čl. 5 odst. 2 písm. b) a c) jsou s ohledem na výše uvedené skutkové okolnosti v projednávané věci zjevně irelevantní.

131. Naproti tomu je třeba analyzovat výjimku uvedenou v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007, která umožňuje odůvodnit existenci odpojovacího zařízení, je-li toto zařízení nezbytné za účelem ochrany motoru proti poškození nebo poruše a k zajištění bezpečného provozu vozidla.

132. Je třeba uvést, že podle ustálené judikatury musí být výjimky *vykládány restriktivně*, aby obecná pravidla nebyla *zbavena své podstaty*⁴⁵. V tomto ohledu nemůže výklad výjimek přesáhnout rámec *výslovně* zamýšlený dotčeným ustanovením⁴⁶.

133. Musím tedy rovnou odmítnout argument předložený společností X, podle něhož je třeba zvolit „široký“ výklad nebo uplatnění dotčené výjimky⁴⁷.

134. V projednávané věci je třeba provést výklad pojmů „porucha“ a „poškození“. Podle mého názoru lze dosah těchto výrazů vyjasnit jejich doslovným a teleologickým výkladem.

135. Z *doslovného* hlediska poznamenávám, že se obecně připouští, že výraz „porucha“ míří na nepředvídatelnou a náhlou událost, která způsobuje poškození nebo taková nebezpečí, jako zranění či smrt⁴⁸. Výraz „poškození“ označuje škodu obecně pramenící z násilné nebo náhlé příčiny⁴⁹. Výrazy „*accident*“ a „*damage*“ použité v anglickém znění nařízení č. 715/2007 podle mého názoru nejsou s tímto chápáním v rozporu⁵⁰.

136. Pokud je znění ustanovení unijního práva jasné a přesné, je třeba se jím řídit⁵¹.

137. Odpojovací zařízení může být tedy podle čl. 5 odst. 2 písm. a) výše uvedeného nařízení odůvodněno pouze tehdy, pokud se jeví jako *nezbytné* k ochraně motoru před vznikem *náhlých* škod.

138. Podle mého názoru je tedy třeba odmítnout extenzivní výklad italské vlády, podle kterého by měl být pojem „poškození“ rozšířen tak, aby zahrnoval opotřebení, ztrátu účinnosti nebo ztrátu majetkové hodnoty vozidla vyplývající ze stárnutí, jakož i postupné zanášení jeho motoru.

139. Jak správně uvedla Komise a francouzská vláda, stárnutí a zanášení motoru nebo části motoru jsou nevyhnutelným důsledkem *běžného* používání vozidla. Jedná se o *běžné* a *předvídatelné* účinky postupného nahromadění nečistot v motoru po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek používání – dopady, které je mimoto možné zmírnit pomocí pravidelné, dlouhodobě plánované údržby. Nejedná se tedy o nehody, poškození ani ohrožení bezpečného provozu vozidla.

45 – Rozsudek ze dne 22. dubna 2010, Komise v. Spojené království (C-346/08, EU:C:2010:213, bod 39 a citovaná judikatura).

46 – Mimo jiné viz rozsudky ze dne 16. května 2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, bod 24), a ze dne 5. března 2015, Copydan Båndkopi (C-463/12, EU:C:2015:144, bod 87 a citovaná judikatura).

47 – Podle společnosti X by měl být upřednostněn tento široký výklad (nebo uplatnění) z důvodu, že výše uvedená výjimka „nevyžaduje použití nejlepší dostupné technologie a [...] musí být vykládána případ od případu spíše než v abstraktním smyslu“. V tomto ohledu uvádím, že dotčená výjimka nijak neodkazuje na nezbytnost (nebo neexistenci nezbytnosti) použití „nejlepší dostupné technologie“. Vzhledem k tomu, že tato výjimka stanoví obecně použitelné pravidlo, musí mít nutně normativní a abstraktní působnost. Argument uplatněný společností X je tedy irelevantní.

48 – Pokud jde o chápání tohoto výrazu ve francouzském jazyce, viz slovník *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littre, Paříž, 1973, „Accident“.

49 – Pokud jde o chápání tohoto výrazu ve francouzském jazyce, viz slovník *Le Petit Robert*, Société du Nouveau Littre, Paříž, 1973, „Dégât“.

50 – V angličtině lze slovo „*damage*“ definovat takto: „*physical harm that impairs the value, usefulness, or normal function of something*“ (v tomto smyslu viz Oxford Dictionary of English, OUP, 2016). „*Accident*“ je definováno v tomtéž slovníku takto: „*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 – Rozsudek ze dne 8. prosince 2005, ECB v. Německo (C-220/03, EU:C:2005:748, bod 31).

140. Nyní se dostávám k *teleologickému* aspektu otázky. S ohledem na cíle nařízení č. 715/2007, a zejména na cíl ochrany životního prostředí a zlepšování kvality ovzduší v Unii⁵², není podle mého názoru extenzivní výklad zastávaný italskou vládou nijak odůvodněný.

141. Tento výklad by zbavil obecné pravidlo (jinými slovy zákaz odpojovacích zařízení, která snižují účinnost systémů regulace emisí) jeho podstaty.

142. Výrobcům vozidel totiž přísluší dbát na to, aby tito výrobci dodržovali mezní hodnoty stanovené právními předpisy v oblasti emisí *po celou dobu běžného provozu*⁵³ a aby tato vozidla fungovala bezpečným způsobem při současném dodržování těchto mezních hodnot. Přestože nelze vyloučit, že fungování systému regulace emisí může negativně (dlouhodobě) ovlivnit životnost nebo spolehlivost motoru, tato okolnost nijak neodůvodňuje, aby byl uvedený systém během běžného provozu vozidla deaktivován za běžných podmínek používání pouze za účelem ochrany motoru před jeho stárnutím nebo jeho postupným zanášením.

143. Jinými slovy, výklad nabízený italskou vládou (v projednávané věci) vůbec nelze přijmout, neboť vede ke zbavení výše uvedeného zákazu veškerého užitečného účinku, a zcela zjevně porušuje vůli unijního normotvůrce, jíž je zajistit snížení emisí znečišťujících látek stanovením mezních hodnot, které je třeba dodržovat při běžném používání každého vozidla uvedeného na trh.

144. Navíc by takový výklad *de facto* znamenal, že hospodářské zájmy (jako je zachování hodnoty při dalším prodeji vozidla) mají přednost před veřejným zdravím⁵⁴. Tento výsledek by byl jasně v rozporu jak s textem, tak s duchem nařízení č. 715/2007⁵⁵.

145. Co je třeba učinit v projednávané věci?

146. Podle mého názoru pouze *bezprostřední* rizika poškození vozidla, která ovlivňují spolehlivost motoru a vyvolávají konkrétní nebezpečí při řízení vozidla, mohou odůvodnit přítomnost odpojovacího zařízení.

147. Je věcí předkládajícího soudu – jediného soudu posuzujícího skutkový stav – aby určil, zda se na zařízení dotčené ve věci v původním řízení vztahuje výše analyzovaná výjimka⁵⁶.

148. Nicméně se mi jeví vhodné uvést, že podle znaleckého posudku systém ERG „neničí motor“⁵⁷. Tento systém však může vést ke zhoršení výkonu motoru při používání a zvýšit jeho zanášení, což může znamenat „častější a nákladnější“ údržbu⁵⁸. S ohledem na toto zjištění se mi zdá, že dotčené odpojovací zařízení není nezbytné k ochraně motoru proti *poruchám* nebo *poškození* a k zajištění *bezpečného provozu vozidla*.

52 – Viz body 104 a 105 výše.

53 – Viz rovněž body 50 a 52 tohoto stanoviska.

54 – Ochrana veřejného zdraví je v zásadě třeba přikládat větší význam ve srovnání s hospodářskými důvody: obdobně viz rozsudek ze dne 17. července 1997, Affish (C-183/95, EU:C:1997:373, bod 43).

55 – Podotýkám, že výklad, který navrhuji, je podobný výkladu, který nyní zastává Komise ve svém sdělení C (2017) 352 final ze dne 26. ledna 2017 [Pokyny pro hodnocení pomocných emisních strategií a přítomnosti odpojovacích zařízení s ohledem na použití nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)]. Výše uvedené sdělení však nemá závazný účinek a (jako takové) nemůže sloužit jako základ pro výklad Soudního dvora. Kromě toho je třeba uvést, že skutkový základ sporu v původním řízení předchází přijetí tohoto sdělení. Z tohoto důvodu je podle mého názoru třeba v projednávané věci toto sdělení nezohlednit.

56 – Podle ustálené judikatury je totiž ke zjištění a posouzení skutkového stavu dotčeného v původním řízení příslušný pouze vnitrostátní soud: viz rozsudek ze dne 8. května 2019, Dodič (C-194/18, EU:C:2019:385, bod 45).

57 – Viz strany 74 a 75 znaleckého posudku.

58 – Viz strana 76 znaleckého posudku.

149. Odpověď na třetí předběžnou otázku písm. b) a na čtvrtou předběžnou otázku by tedy měla znít takto: čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že cíl spočívající ve zpomalení stárnutí nebo zanášení motoru neodůvodňuje použití odpojovacího zařízení ve smyslu tohoto ustanovení.

Závěry

150. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžné otázky položené místopředsedou pověřeným vyšetřováním tribunal de grande instance de Paris (soud prvního stupně v Paříži) (Francie) odpověděl následovně:

První předběžná otázka:

Článek 3 bod 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska informací o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. 2007, L 171, s. 1) musí být vykládán tak, že program zabudovaný do řídicí jednotky motoru, nebo obecněji program, který tuto řídicí jednotku ovládá, může být považován za „konstrukční prvek“ ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení č. 715/2007, jestliže je nedílnou součástí uvedené řídicí jednotky.

Druhá předběžná otázka:

Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „systém regulace emisí“ zahrnuje jak technologie, strategie a mechanické či počítačové součásti, které umožňují snížení emisí (včetně oxidů dusíku) na vstupu, jako je systém recirkulace spalín, tak i ty, které je umožňují zpracovávat a snižovat na výstupu po jejich vzniku.

Třetí předběžná otázka:

Článek 3 bod 10 nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že zařízení, které snímá všechny parametry spojené s průběhem postupů schvalování typu stanovených tímto nařízením, aby se při těchto postupech aktivovala nebo zvýšila činnost jakékoli části systému regulace emisí, a tak bylo dosaženo schválení typu vozidla, představuje „odpojovací zařízení“ ve smyslu tohoto ustanovení, a to i tehdy, když k zvýšení intenzity činnosti tohoto systému regulace emisí může rovněž dojít *ad hoc*, když přesné podmínky, které jej spouští, náhodou nastanou za podmínek běžného používání vozidla.

Čtvrtá předběžná otázka:

Článek 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 715/2007 musí být vykládán v tom smyslu, že cíl spočívající ve zpomalení stárnutí nebo zanášení motoru neodůvodňuje použití odpojovacího zařízení ve smyslu tohoto ustanovení.