

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

15 päivänä huhtikuuta 2010\*

Asiassa C-64/09,

jossa on kyse EY 226 artiklaan perustuvasta jäsenyyssveloitteiden noudattamatta jättämisestä koskevasta kanteesta, joka on nostettu 13.2.2009,

**Euroopan komissio**, asiamiehinään P. Oliver ja J.-B. Laignelot, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

**Ranskan tasavalta**, asiamiehinään G. de Bergues ja A. Adam,

vastaajana,

\* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Tizzano sekä tuomarit E. Levits (esittelevä tuomari), M. Ilešič, J.-J. Kasel ja M. Safjan,

julkisasiamies: P. Cruz Villalón,  
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

**tuomion**

- 1 Euroopan komissio vaatii kanteellaan unionin tuomioistuinta toteamaan, että Ranskan tasavalta ei ole noudattanut romuajoneuvoista 18.9.2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY (EYVL L 269, s. 34) mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole antanut kaikkia kyseisen direktiivin 2 artiklan 13 alakohdan, 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan, 5 artiklan 3 ja 4 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan,

7 artiklan 1 kohdan sekä 8 artiklan 3 kohdan asianmukaisen ja täysimääräisen täytännönpanon edellyttämiä lakeja ja asetuksia.

## **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

### *Unionin säännöstö*

- 2 Direktiivin 2000/53 ensimmäisen artiklan, jonka otsikko on ”Tavoitteet”, mukaan kyseisessä direktiivissä säädetään toimenpiteistä, joilla pyritään ensisijaisesti ehkäisemään ajoneuvoista peräisin olevien jätteiden syntyminen ja lisäksi käyttämään uudelleen, kierrättämään tai hyödyntämään muulla tavoin romuajoneuvoja ja niiden osia jätteiden loppukäsittelyn vähentämiseksi sekä parantamaan kaikkien ajoneuvojen elinkaareen osallisina olevien taloudellisten toimijoiden ja erityisesti romuajoneuvojen käsittelyyn suoraan osallistuvien toimijoiden ympäristönsuojelun tasoa.
  
- 3 Kyseisen direktiivin 2 artiklan 13 alakohdassa määritellään sana ”purkamistiedot” ”kaikiksi tiedoiksi, jotka ovat välttämättömiä romuajoneuvon asianmukaisen ja ympäristöystävällisen käsittelyn kannalta. Ajoneuvojen valmistajien ja osien tuottajien on asetettava ne valtuutettujen käsittelylaitosten käyttöön käsikirjojen tai elektronisten välineiden (cd-rom, online-palvelut) muodossa”.

4 Kyseisen direktiivin 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivän heinäkuuta 2003 jälkeen markkinoille saatettavien ajoneuvojen materiaalit ja osat eivät sisällä lyijyä, elohopeaa, kadmiumia eivätkä kuusiarvoista kromia muissa kuin liitteessä II luetelluissa tapauksissa ja siinä esitettyjen edellytysten mukaisesti.”

5 Direktiivin 2000/53 5 artiklan 2–4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Jäsenvaltioiden on – – toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki romuajoneuvot siirretään valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

3. Jäsenvaltioiden on perustettava järjestelmä, jonka mukaisesti romutustodistuksen esittäminen on edellytys romuajoneuvon rekisteristä poistamiselle. Tämä todistus annetaan haltijalle ja/tai omistajalle, kun romuajoneuvo siirretään käsittelylaitokseen. Romutustodistuksen saavat antaa ne käsittelylaitokset, jotka ovat saaneet 6 artiklan mukaisesti luvan. Jäsenvaltiot voivat antaa ajoneuvojen tuottajille, myyjille ja kerääjille luvan antaa valtuutetun käsittelylaitoksen puolesta romutustodistuksia, jos ne takaavat, että romuajoneuvo siirretään valtuutettuun käsittelylaitokseen, ja edellyttäen, että ne on rekisteröity viranomaisten toimesta.

Käsittelylaitoksen itse tai myyjien tai kerääjien valtuutetun käsittelylaitoksen puolesta suorittama romutustodistuksen antaminen ei oikeuta näitä toimijoita vaatimaan mitään rahallista korvausta, lukuun ottamatta tapauksia, joissa jäsenvaltiot ovat nimenomaan järjestäneet näin.

--

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajoneuvo voidaan 3 kohdan mukaisesti toimittaa valtuutettuun käsittelylaitokseen niin, ettei siitä aiheudu viimeiselle haltijalle ja/tai omistajalle kustannuksia sen johdosta, että ajoneuvolla ei ole markkina-arvoa tai että sillä on negatiivinen markkina-arvo.

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat vastaavat kokonaan tai huomattavalta osin edellä mainitun toimenpiteen täytäntöönpanon aiheuttamista kustannuksista ja/tai ottavat takaisin romuajoneuvot ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen ehtojen mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat säätää, että romuajoneuvon toimittaminen ei ole täysin maksutonta, jos romuajoneuvossa ei ole ajoneuvolle olennaisia osia, erityisesti moottoria ja korirakennetta, tai se sisältää jätteitä, jotka on lisätty romuajoneuvoon.

Komissio seuraa säännöllisesti ensimmäisen alakohdan täytäntöönpanoa varmistaakseen, ettei se johda markkinoiden vääristymiin, ja ehdottaa tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän säännöksen muuttamista.”

6 Saman direktiivin 6 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki käsittelytoimintaa harjoittavat laitokset tai yritykset täyttävät vähintään seuraavat liitteen I mukaiset vaatimukset:

- a) romuajoneuvot on purettava ennen jatkokäsittelyä tai haitallisten ympäristövaikutusten vähentämistä on huolehdittava muulla vastaavalla tavalla. Edellä 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti merkityt tai muulla tavoin tunnistettaviksi tehdyt osat tai materiaalit on poistettava ennen jatkokäsittelyä;
- b) vaaralliset materiaalit ja osat on poistettava ja lajiteltava siten, ettei aiheudu käsittelyn tuloksena syntyvän romuajoneuvojen murskausjätteen pilaantumista, ja
- c) purkamistoimet ja varastointi on suoritettava siten, että varmistetaan ajoneuvojen osien soveltuminen uudelleenkäyttöön, hyödyntämiseen ja erityisesti kierrätykseen.

Liitteessä I olevassa 3 kohdassa tarkoitettujen käsittelytoimien romuajoneuvojen puhdistamiseksi on toteutettava mahdollisimman pian.”

- 7 Direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet edistääkseen uudelleenkäyttöön soveltuvien osien uudelleenkäyttöä ja niiden osien, joita ei voida käyttää uudelleen, hyödyntämistä, sekä kierrätyksen suosimista silloin, kun se on ympäristön kannalta toteutettavissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta ajoneuvojen turvallisuusvaatimusten sekä esimerkiksi ilmaan joutuvia päästöjä ja melun rajoittamista koskevien ympäristövaatimusten soveltamista.”

- 8 Direktiivin 2000/53 8 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tuottajat toimittavat purkamistiedot kutakin uutta markkinoille saatettua ajoneuvo-tyyppiä varten kuuden kuukauden kuluessa ajoneuvon markkinoille saattamisesta.  
— —”

### *Kansallinen säännöstö*

- 9 Direktiivi 2000/53 on pantu täytäntöön Ranskan oikeudessa ajoneuvojen rakenteesta ja romuajoneuvojen loppukäsittelystä 1.8.2003 annetulla asetuksella nro 2003–727 (JORF 5.8.2003, s. 13487; jäljempänä asetus nro 2003–727) sekä kyseisen asetuksen soveltamiseksi tehdyillä seuraavilla päätöksillä: ajoneuvojen rakenteesta, osista ja romuajoneuvojen loppukäsittelyyn tarkoitetuista laitteista annetuista säännöksistä 24.12.2004 tehty päätös (JORF 31.12.2004, s. 22743), romuajoneuvojen varastoimisesta, puhdistamisesta, purkamisesta, hajottamisesta tai murskaamisesta vastaavien laitosten toiminnanharjoittajien luvista 15.3.2005 tehty päätös (JORF 14.4.2005, s. 6688), romuajoneuvon romutettavaksi ottamista koskevan vastaanottotodistuksen

ja romutustodistuksen laatimista koskevista säännöistä 6.4.2005 tehty päätös (JORF 24.5.2005, s. 8915) sekä valtuutettujen murskaajien korvauksia koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 13.5.2005 tehty päätös (JORF 31.5.2005, s. 9716).

10 Asetuksen nro 2003–727 2 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

--

- 3) romuttajilla henkilöitä, jotka huolehtivat ajoneuvojen vastaanottamisesta, varastoimisesta, puhdistamisesta ja purkamisesta
  
- 4) murskaajilla henkilöitä, jotka huolehtivat ajoneuvojen vastaanottamisesta, varastoimisesta, hajottamisesta tai murskaamisesta; kumpaakin toimea edeltää tarvittaessa ajoneuvojen puhdistaminen ja purkaminen

--”



11 Kyseisen asetuksen 4 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Romuajoneuvojen haltijat voivat toimittaa romuajoneuvot yksinomaan romuttajille tai murskaajille, joilla on tämän asetuksen 9 §:ssä säädetty lupa, tai tuottajien perustamiin keräilypisteisiin.”

12 Kyseisen asetuksen 5 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Murskaajat ja keräilypisteet sekä romuttajat, jotka ovat suostuneet ottamaan vastaan ajoneuvoja, eivät voi laskuttaa ajoneuvojen haltijoita, jotka toimittavat romuajoneuvon niiden laitoksiin, paitsi jos ajoneuvossa ei ole olennaisia osia, joita ovat muun muassa käyttövoimajärjestelmä, katalyyttipuhdistin ajoneuvoissa, joissa tämä on ollut niiden markkinoille saattamisesta lähtien, tai korirakenne, tai jos ajoneuvo sisältää jätteitä tai laitteita, joita ei ole hyväksytty, jotka on lisätty ajoneuvoon ja jotka ominaisuuksiensa tai määränsä vuoksi lisäävät romuajoneuvojen käsittelykustannuksia.”

13 Asetuksen nro 2003–727 6 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Kunkin tuottajan on korvattava tavaramerkillään varustettujen ajoneuvojen osalta vaje, jota 5 §:n soveltaminen voi merkitä valtuutetulle murskaajalle, tai sen on itse otettava takaisin ajoneuvonsa asianmukaiseksi katsomallaan tavalla.

Vajeen vahvistaa riippumaton kolmas elin, jonka tuottaja ja valtuutettu murskaaja yhdessä nimeävät.

Vajeen osoittavat seikat esitetään viipymättä tämän asetuksen 18 §:ssä mainitulle komitealle yhdessä tuottajan maksamaa korvausta koskevien ehdotusten kanssa.

Tämän pykälän kahden ensimmäisen momentin soveltamista koskevat yksityiskohdalliset säännöt ja muun muassa säännöt, jotka koskevat murskaajien mahdollisten eri tehtävien erottamista kirjanpidossa, vahvistetaan liikenne-, ympäristö-, talous- ja teollisuusministerin yhteisellä päätöksellä.”

14 Kyseisen asetuksen 7 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Kun romuajoneuvojen osien uudelleenkäyttö on mahdollista, tämä toteutetaan ajoneuvojen turvallisuusvaatimuksia ja ympäristönsuojelua ja erityisesti ilmaan joutuvia päästöjä ja melun rajoittamista koskevia vaatimuksia noudattaen. Niiden uudelleenkäytettyjen osien jäljitettävyys, joihin näitä vaatimuksia sovelletaan, on varmistettava asianmukaisella merkinnällä, kun tämä on teknisesti mahdollista, tämän asetuksen 11 ja 12 §:n mukaisesti.

Romuajoneuvojen osat ja materiaalit on ensisijaisesti käytettävä uudelleen, hyödynnettävä ja erityisesti kierrätettävä pikemminkin kuin tuhottava aina, kun se on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista, tämän vaikuttamatta edellisessä momentissa säädettyyn.”

15 Kyseisen asetuksen 13 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Tieliikennelain R. 322–9 § korvataan seuraavilla säännöksillä:

R. 322–9 § – L. 326–11 §:ssä tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta tilanteessa, jossa romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo myydään tai luovutetaan vastikkeetta, omistaja toimittaa rekisteriotteen valtuutetulle romuttajalle tai murskaajalle mainittuaan siinä ensin hyvin helppolukuisella ja pysyvällä tavalla, että ajoneuvo on ’myyty – – (luovutuspäivä) romuttamista varten’ tai ’luovutettu – – (luovutuspäivä) romuttamista varten’, varmennettuaan tämän allekirjoituksellaan ja irrotettuaan tätä tarkoitusta varten tarkoitettua osan.

L. 326–11 §:ssä tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta tilanteessa, jossa rekisteriotetta ei ole, omistaja toimittaa joko virallisen asiakirjan, jossa osoitetaan, että rekisteriotetta ei voida toimittaa, tai omistustodistuksen, kun on kyse yli 25 vuotta vanhasta ajoneuvosta.

Valtuutettu romuttaja tai murskaaja toimittaa vastikkeena omistajalle 15 päivän kuluessa ajoneuvon luovuttamisesta vastaanottotodistuksen romutettavaksi ottamisesta.

Samana määräjän kuluessa valtuutettu romuttaja tai murskaaja toimittaa ajoneuvon rekisteröintidepartementin prefektille kappaleen ajoneuvon romutettavaksi ottamista koskevasta vastaanottotodistuksesta ja lähettää tälle myös jonkin tämän pykälän ensimmäisessä ja toisessa momentissa mainituista asiakirjoista.

Ajoneuvon hajottamista tai murskaamista seuraavien 15 päivän kuluessa valtuutettu murskaaja vahvistaa ajoneuvon romuttamisen rekisteröintipaikan departementin prefektille toimittamalla tälle vastaavan romutustodistuksen. Prefekti kirjaa tällöin romuttamisen ja poistaa rekisteröinnin.

Vastaanottotodistuksen ja romutustodistuksen laatimista koskevat säännöt vahvistetaan liikenne-, ympäristö-, sisä- ja teollisuusministerin yhteisellä päätöksellä.”

16 Asetuksen nro 2003–727 15 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Tämän vaikuttamatta liikesalaisuuteen kukin tuottaja yhdessä ajoneuvoissa käytettyjen materiaalien ja osien valmistajien kanssa toimittaa valtuutetuille romuttajille ja murskaajille kutakin kansallisella tai yhteisön tasolla vastaanotettua uutta ajoneuvotyyppiä varten kuuden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta seuraavat tiedot:

- 1) Ajoneuvon purkamista ja puhdistamista koskevat edellytykset
  
- 2) Uudelleen käytettävien osien purkamista, varastointia ja valvontaa koskevat edellytykset
  
- 3) Ajoneuvojen osat ja materiaalit

4) Ajoneuvoissa olevien vaarallisten aineiden sijainti.”

**Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely**

- 17 Vastaanotettuaan useita kanteluja komissio lähetti 12.10.2005 Ranskan tasavallalle virallisen huomautuksen, jossa se katsoi, että tämä jäsenvaltio oli yhtäältä pannut virheellisesti täytäntöön direktiivin 2000/53 1 artiklan, 4 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan 3 ja 4 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan sekä 7 artiklan 1 kohdan, toisaalta pannut puutteellisesti täytäntöön saman direktiivin 7 artiklan 2 kohdan ja lopuksi pannut virheellisesti ja puutteellisesti täytäntöön kyseisen direktiivin 2 artiklan 12 ja 13 alakohdan, 4 artiklan 1 kohdan sekä 8 artiklan 3 kohdan.
- 18 Ranskan tasavalta vastasi 19.12.2005 tähän viralliseen huomautukseen ja selitti syyt, joiden vuoksi komission väitteet olivat sen mielestä perusteettomia.
- 19 Komissio lähetti Ranskan tasavallalle 12.12.2006 perustellun lausunnon, jossa se toisti virallisessa huomautuksessa esitetyt väitteet lukuun ottamatta väitteitä, jotka koskivat direktiivin 2000/53 2 artiklan 12 alakohtaa ja 7 artiklan 2 kohtaa.
- 20 Ranskan tasavalta vastasi 14.2.2007 perusteltuun lausuntoon ja katsoi, että komission väitteet olivat perusteettomia.

- 21 Koska komissio katsoi, että direktiivin 2000/53 1 artiklaa ja 4 artiklan 1 kohtaa koskevia väitteitä lukuun ottamatta väitteet oli pysyttävä, se nosti nyt käsiteltävän kanteen.

## **Kanne**

- 22 Kanteensa tueksi komissio vetoaa seitsemään kanneperusteeseen, jotka ovat seuraavat:
- Ranskan oikeuteen otetun ilmaisun ”purkamistiedot” määritelmä on ristiriidassa direktiivin 2000/53 2 artiklan 13 alakohdan kanssa
  - vaarallisten aineiden kieltämistä koskeva päivämäärä on ristiriidassa kyseisen direktiivin 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan kanssa
  - rekisteröinnin poistamista romutustodistus esittämällä koskeva Ranskan järjestelmä on ristiriidassa kyseisen direktiivin 5 artiklan 3 kohdan kanssa
  - romuautojen vastaanottojärjestelmä on ristiriidassa kyseisen direktiivin 5 artiklan 4 kohdan kanssa

- ”purkamista” koskevan käsitteen puuttuminen tämän direktiivin täytäntöönpanosäännöksistä Ranskan oikeudessa on ristiriidassa direktiivin 2000/53 6 artiklan 3 kohdan kanssa
  
- ilmaisun ”ympäristön kannalta toteutettavissa” Ranskan oikeudessa esitetty tulkinta on ristiriidassa kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdan kanssa ja
  
- purkamistietojen toimittamiseen käytettäviä teknisiä välineitä koskevien tarkkojen tietojen puuttuminen on ristiriidassa kyseisen direktiivin 8 artiklan 3 kohdan kanssa.

*Ensimmäinen ja seitsemäs kanneperuste, jotka koskevat sitä, että Ranskan oikeuteen otetun ilmaisun ”purkamistiedot” määritelmä on ristiriidassa direktiivin 2000/53 2 artiklan 13 alakohdan kanssa, sekä tämän välitöntä seurausta eli sen ristiriitaisuutta kyseisen direktiivin 8 artiklan 3 kohdan kanssa, että purkamistietojen toimittamiseen käytettävistä teknisistä välineistä ei ole tarkkoja tietoja*

<sup>23</sup> Komissio katsoo, että asetuksen nro 2003–727 15 §:n soveltamisala on suppeampi kuin direktiivin 2000/53 2 artiklan 13 alakohdan soveltamisala, koska jälkimmäisessä säännöksessä säädetään, että valtuutetuille käsittelylaitoksille on toimitettava ”kaikki tiedot” eikä yksinomaan kyseisen asetuksen 15 §:ssä vahvistetun kaltaista suppeaa tietoluetteloa. Komission mukaan tämä kyseisen 2 artiklan 13 alakohdan virheellinen ja puutteellinen täytäntöönpano merkitsee väistämättä direktiivin 2000/53 8 artiklan 3 kohdan, joka sisältää tietojen toimittamiseen käytettäviä keinoja koskevan velvoitteen, puutteellista ja virheellistä täytäntöönpanoa.

- 24 Vastineessaan Ranskan tasavalta on samaa mieltä siitä, että ilmaisun ”purkamistiedot” määritelmä, joka on yleisesti sovellettava, on tarpeen direktiivin 2000/53 2 artiklan 13 alakohdan asianmukaisen ja täysimääräisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Se myöntää myös, että on tarpeen täsmentää tekniset yksityiskohdat, jotka liittyvät tuottajien velvollisuuteen toimittaa purkamistietoja, ja se sitoutuu muuttamaan kansallisen oikeuden merkityksellisiä säännöksiä edellytettyjen täsmennysten aikaansaamiseksi.
- 25 Tästä on riittävää todeta, että direktiivin 2000/53 2 artiklan 13 alakohdan sanamuodosta ilmenee selvästi, että ”purkamistiedot” tarkoittavat ”kaikkia tietoja, jotka ovat välttämättömiä romuajoneuvon – – käsittelyn kannalta” ja että tämän direktiivin 8 artiklan 3 kohtaa on luettava kyseisen 13 alakohdan valossa tällaisten tietojen toimittamistapojen osalta.
- 26 Tästä seuraa, että ensimmäinen ja seitsemäs kanneperuste ovat perusteltuja.

*Toinen kanneperuste, joka koskee sitä, että vaarallisten aineiden kieltämistä koskeva päivämäärä on ristiriidassa direktiivin 2000/53 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan kanssa*

- 27 Toisella kanneperusteellaan komissio toteaa, että direktiivin 2000/53 4 artiklan 2 kohdan a alakohta on pantu täytäntöön Ranskan oikeudessa asetuksen nro 2003–727 3 §:llä ja 24.12.2004 tehdyllä päätöksellä, joka koskee ajoneuvojen rakenteesta, osista ja romuajoneuvojen loppukäsittelyyn tarkoitetuista laitteista annettuja säännöksiä. Komission mukaan Ranskan tasavalta ei kuitenkaan ole varmistanut kyseisen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan asianmukaista täytäntöönpanoa, koska se on tämän säännöksen vastaisesti soveltanut velvollisuutta varmistautua siitä, että ajoneuvojen materiaalit ja osat eivät sisällä lyijyä, elohopeaa, kadmiumia tai kuusiarvoista kromia, direktiivin 2000/53 liitteessä II lueteltuja tapauksia lukuun ottamatta yksinomaan



ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille 31.12.2004 lukien, eikä ajoneuvoihin, jotka on saatettu markkinoille 1.7.2003 lukien.

- 28 Tästä on riittävää todeta, että kuten Ranskan tasavalta sitä paitsi itse myöntää, koska kyseisen 24.12.2004 tehdyn päätöksen säännöksiä sovelletaan yksinomaan 31.12.2004 lukien, direktiivin 2000/53 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua velvoitetta ei ole sovellettu tässä säännöksessä vahvistettuun päivämäärään mennessä. Tästä seuraa näin ollen, että Ranskan oikeudessa ei ole varmistettu kyseisen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan asianmukaista täytäntöönpanoa.
- 29 Näin ollen on todettava, että toinen kanneperuste on perusteltu.

*Kolmas kanneperuste, joka koskee sitä, että rekisteröinnin poistamista romutustodistus esittämällä koskeva Ranskan järjestelmä on ristiriidassa direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdan kanssa*

#### Asianosaisten lausumat

- 30 Komissio toteaa, että direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdassa kuvataan täsmällisesti romuajoneuvon rekisteröinnin poistamiseksi noudatettava menettely. Näin ollen kansallisten lähestymistapojen yhtenäisyyden takaamiseksi, sisämarkkinoiden moitteetoman toiminnan varmistamiseksi ja kilpailun vääristymisen välttämiseksi Euroopan unionissa tässä säännöksessä määritetään henkilöt, jotka voivat antaa romutustodistuksen, kyseisen todistuksen vastaanottaja (vastaanottajat) sekä ajankohta, jona se on annettava.

- 31 Komission mukaan Ranskan järjestelmässä, joka on sittemmin kumottu sellaisen uuden rekisteröintijärjestelmän tultua voimaan 15.9.2009, joka koskee kaikkia kyseisestä päivästä lukien rekisteröityjä ajoneuvoja, ei noudateta näitä direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdan täsmällisiä ja yksityiskohtaisia säännöksiä. Kun asetuksen nro 2003–727 13 §:ssä ja tämän tuomion 9 kohdassa mainitussa 6.4.2005 tehdyssä päätöksessä säädetään, että vain murskaajat voivat antaa ”romutustodistuksen” ja että tämä todistus toimitetaan ajoneuvon rekisteröintipaikan departementin prefektille ajoneuvon fyysisen romuttamisen jälkeen, kun taas romuajoneuvon haltija saa ”vastaanottotodistuksen romutettavaksi ottamisesta”, Ranskan oikeudessa saadaan aikaan sekaannus sekä tietty hallinnollinen monimutkaisuus, joka on ristiriidassa direktiivin 2000/53 tavoitteen ja tehokkaan vaikutuksen kanssa.
- 32 Ranskan tasavalta kiistää komission näkökulman. Se väittää ottaneensa käyttöön kaksisivaiheisen menettelyn, joka mahdollistaa romuajoneuvojen paremman jäljittämisen tehokkaamman suojelun varmistamiseksi.
- 33 Romutettavaksi ottamista koskevan sellaisen vastaanottotodistuksen antaminen, joka toimitetaan ensimmäisessä vaiheessa haltijalle siirrettäessä ajoneuvo käsittelylaitokseen, on Ranskan tasavallan mukaan nimittäin välttämätön edellytys rekisteröinnin myöhemmin tapahtuvalle poistamiselle. Toisessa vaiheessa asiakirja, jonka nimi on romutustodistus ja jonka murskaajat antavat, mahdollistaa sen, että ajoneuvon romuttaminen voidaan vahvistaa ja rekisteröinnin lopullinen poistaminen voidaan suorittaa.
- 34 Ranskan tasavalta katsoo näin ollen, että vastaanottotodistus romutettavaksi ottamisesta täyttää direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdassa säädetyn romutustodistuksen roolin, koska sen antaminen takaa romuajoneuvon myöhemmän romuttamisen automaattisesti ja koska Ranskan oikeudessa romutustodistukseksi kutsutulla asiakirjalla voidaan puolestaan varmistaa se, että romuajoneuvo on todella romutettu, ennen sen rekisteröinnin poistamista.

## Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 35 Direktiivissä 2000/53, jolla pyritään sen johdanto-osan ensimmäisen perustelukappaleen mukaan ensinnäkin romuajoneuvojen kielteisten ympäristövaikutusten rajoittamiseen, ei säädetä täydellisestä yhdenmukaistamisesta, eikä se näin ollen estä jäsenvaltioita toteuttamasta tiukempia suojatoimenpiteitä (ks. mm. asia C-6/03, Deponiezweckverband Eiterköpfe, tuomio 14.4.2005, Kok., s. I-2753, 27 kohta). Tällaisten toimenpiteiden on kuitenkin oltava EY:n perustamissopimuksen määräysten mukaisia, eikä niillä saa erityisesti estää sen tavoitteen toteutumista, joka tällä direktiivillä toiseksi on ja joka on sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistaminen ja kilpailun vääristymisen välttäminen unionissa.
- 36 Tästä on todettava komission tavoin, että direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdassa kuvataan täsmällisesti menettely, jota on noudatettava romuajoneuvon rekisteröinnin poistamiseksi kansallisten lähestymistapojen yhtenäisyyden takaamiseksi, kuten direktiivin johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan. Tässä menettelyssä avainasemassa olevalle asiakirjalle, jonka nimi on romutustodistus, on annettu hyvin täsmällinen tehtävä.
- 37 Kyseisen asiakirjan tätä tehtävää ei voida muuttaa. Vaikka katsottaisiin, että Ranskan järjestelmä mahdollistaisi romuajoneuvojen jäljittämisen helpommin, on todettava, että siinä annetaan romutustodistukselle erilainen rooli kuin direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdassa. Kyseisen todistuksen tehtävän tällainen muuttaminen voi vaarantaa edellisessä kohdassa mainitun kansallisten lähestymistapojen yhtenäisyyden ja näin ollen sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan.
- 38 Lisäksi asiakirjan, joka tunnetaan nimellä ”vastaanottodistus romutettavaksi ottamisesta” ja joka Ranskan tasavallan mukaan täyttää direktiivin 2000/53 5 artiklan 3 kohdassa säädetyn romutustodistuksen roolin, antaminen voi saada aikaan sekaannusta, jolla saatetaan kyseenalaistaa tavoitteen, johon tällä säännöksellä pyritään, toteutuminen.

39 Edellä esitetystä seuraa, että myös kolmas kanneperuste on perusteltu.

*Neljäs kanneperuste, joka koskee sitä, että romuajoneuvojen vastaanottojärjestelmä on ristiriidassa direktiivin 2000/53 5 artiklan 4 kohdan kanssa*

#### Asianosaisten lausumat

- 40 Komissio väittää, että direktiivin 2000/53 5 artiklan 4 kohdassa, tarkasteltuna yhdessä saman artiklan 2 kohdan kanssa, säädetään valtuutettujen käsittelylaitosten velvollisuudesta ottaa maksutta vastaan romuajoneuvoja niiden romuttamiseksi.
- 41 Komission mukaan tätä periaatetta ottaa maksutta vastaan kyseisiä ajoneuvoja on tulkittava siten, että yhtäältä kaikkien käsittelylaitosten on otettava vastaan ilman minäänlaista korvausta ajoneuvon viimeisen haltijan ja/tai omistajan niille toimittamat ajoneuvot ja toisaalta kaikkiin näihin laitoksiin sovelletaan korvausjärjestelmää, joka koskee tästä vastaanottamisesta aiheutuneita kustannuksia, joista vastaavat tuottajat.
- 42 Kun Ranskan järjestelmässä annetaan romuttajille mahdollisuus kieltäytyä ottamasta vastaan romuajoneuvoja niiden romuttamiseksi ja kun siinä ei säädetä näille romuttajille aiheutuvien käsittelykustannusten korvaamisesta, siinä säädetty tuottajien velvollisuus vastata näistä kustannuksista ei komission mukaan ole direktiivin 2000/53 mukainen ja se on kyseisen direktiivin tehokkaan vaikutuksen vastainen.

- 43 Ranskan tasavalta ei yhdy direktiivin 2000/53 tähän tulkintaan. Kyseisen jäsenvaltion mukaan unionin lainsäätävä ei ole pyrkinyt velvoittamaan kaikkia käsittelylaitoksia ottamaan vastaan romuajoneuvoja korvausta vastaan.
- 44 Yksi direktiivin 2000/53 tavoitteista tosin on Ranskan tasavallan mukaan se, että kaikki romuajoneuvot siirretään käsittelylaitoksiin. Tämän tavoitteen toteutumiseksi toimittamisen maksuttomuus on kuitenkin vain houkutin ja pelkkä keino – muiden ohella – sen saavuttamiseksi.
- 45 Näin ollen tavoite, jolla pyritään mahdollistamaan se, että kaikki romuajoneuvot kerätään käsittelylaitosten tarkoituksenmukaisen järjestelmän kautta, ei Ranskan oikeudessa perustu ainoastaan luonteeltaan houkuttelevaan säännökseen vaan myös seuraamusten tyyppisiin toimenpiteisiin, joilla pyritään tuomitsemaan romuajoneuvojen hylkääminen.
- 46 Tässä tilanteessa Ranskan oikeudessa direktiivin 2000/53 hengessä toteutetut toimenpiteet ovat Ranskan tasavallan mielestä riittäviä tarkoitetun tavoitteen saavuttamiseksi, eikä kaikkia käsittelylaitoksia ja näin ollen romuttajia tarvitse velvoittaa ottamaan vastaan romuajoneuvoja.
- 47 Lopuksi valtuutettujen murskaajien korvauksista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 13.5.2005 tehdyllä päätöksellä vahvistettu korvausmekanismi on Ranskan tasavallan mukaan pelkkä vastike, joka liittyy niiden velvollisuuteen ottaa vastaan romuajoneuvoja. Komissio katsoi näin ollen virheellisesti, että jos romuttajille ei makseta korvauksia, Ranskan säännös, jonka mukaan tuottajat vastaavat käsittelykustannuksista, ei ole direktiivin 2000/53 tavoitteiden mukainen.

## Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 48 Ensiksi on todettava, että direktiivin 2000/53 5 artiklan 4 kohdan sanamuodosta ilmenee selvästi, että romuajoneuvon toimittamisen valtuutettuun käsittelylaitokseen on oltava maksutonta, koska tähän liittyvistä kustannuksista vastaavat tuottajat.
- 49 Tästä seuraa suoraan, että kunkin sellaisen romuttajan osalta, joka suostuu vapaaehtoisesti ottamaan vastaan romuajoneuvoja romuttamista varten, kansallisessa järjestelmässä on säädettävä käsittelykustannusten korvausjärjestelmästä samalla tavoin kuin sellaisten käsittelylaitosten osalta, joiden on kansallisen järjestelmän mukaan otettava vastaan romuajoneuvoja.
- 50 On näin ollen jo nyt todettava, että Ranskan tasavalta ei ole noudattanut direktiivin 2000/53 5 artiklan 4 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei sovelle asetuksen nro 2003–727 6 §:ssä säädettyä korvausjärjestelmää romuttajiin, jotka ovat suostuneet ottamaan vastaan ajoneuvon sen romuttamiseksi.
- 51 Sen osalta, onko direktiiviä 2000/53 tulkittava siten, että romuttajien on käsittelylaitoksina väistämättä otettava vastaan romuajoneuvoja, jotka viimeinen haltija ja/tai omistaja toimittaa, on muistutettava, että kyseisen direktiivin 5 artiklan 2 kohdan sanamuodon mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki romuajoneuvot siirretään valtuutettuihin käsittelylaitoksiin.

- 52 Tästä sanamuodosta tai direktiivin 2000/53 5 artiklan 4 kohdan sanamuodosta ei seuraa, että tätä siirtoa ”laitoksiin” olisi tulkittava siten, että kaikkien laitosten olisi suosituttava ottamaan vastaan romuajoneuvoja.
- 53 Lisäksi on todettava, että direktiivin 2000/53 johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa, joka liittyy tämän direktiivin 5 artiklan 4 kohtaan, todetaan, että ”jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että ajoneuvon viimeinen haltija ja/tai omistaja voi toimittaa romuajoneuvon valtuutettuun käsittelylaitokseen ilman kustannuksia – –”.
- 54 Koska tämä perustelukappale koskee toimittamista käsittelylaitokseen eikä käsittelylaitoksiin ja sen sanamuoto vastaa englanninkielisen version sanamuotoa (”an’ authorised treatment facility” eikä ”any”) ja saksakielisen version sanamuotoa (”bei ’einer’ zugelassenen Verwertungsanlage” eikä ”jeder”), se vastaa pikemminkin Ranskan tasavallan tulkintaa.
- 55 Jälkimmäinen tulkinta perustuu myös riidanalaisen säännöksen teleologiseen tulkintaan. Koska nimittäin direktiivin 2000/53 5 artiklan 2 kohdan mukaan yksi direktiivin tavoitteista on se, että kaikki romuajoneuvot siirretään käsittelylaitoksiin, ja koska tätä varten toteutettavat toimenpiteet kyseisen direktiivin 5 artiklan 4 kohdassa asetettua maksutonta vastaanottamista lukuun ottamatta kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan, tästä seuraa, että kyseisessä direktiivissä ei estetä sitä, että tietyille käsittelylaitoksille annetaan yksinomaan mahdollisuus huolehtia romuajoneuvoista, jos niiden käsittelylaitosten määrä, joiden velvollisuutena on ottaa vastaan romuajoneuvoja, on riittävä, jotta romuajoneuvojen siirtäminen tällaiseen laitokseen on käytännössä mahdollista.
- 56 Kun Ranskan oikeudessa säädetään yhtäältä murskaajien ja keräilypisteiden velvollisuudesta ottaa vastaan romuajoneuvoja ja toisaalta ankarista, Ranskan tasavallan vastineen 65 kohdassa kuvatuista seuraamuksista, jos tällainen ajoneuvo hylätään,

siinä otetaan käyttöön romuajoneuvojen vastaanottojärjestelmä, jota ei voida pitää direktiivin 2000/53 5 artiklan 4 kohdan vastaisena.

- 57 On näin ollen todettava, että neljäs kanneperuste on perusteltu sikäli kuin romuttajiin, jotka ovat suostuneet ottamaan vastaan romuajoneuvon sen romuttamiseksi, ei sovelleta asetuksen nro 2003–727 6 §:ssä säädettyä korvausjärjestelmää ja että tämä kanneperuste on hylättävä muilta osin.

*Viides kanneperuste, joka koskee sitä, että ”purkamista” koskevan käsitteen puuttuminen direktiivin 2000/53 täytäntöönpanosäännöksistä Ranskan oikeudessa on ristiriidassa kyseisen direktiivin 6 artiklan 3 kohdan kanssa*

#### Asianosaisten lausumat

- 58 Tämän kanneperusteen tueksi komissio väittää, että asetuksessa nro 2003–727 ei toisteta direktiivin 2000/53 6 artiklan 3 kohdassa käytettyä ”purkamisen” (ranskaksi ”déshabillage” eli riisuminen) käsitettä käsittelytoimien ensimmäisen vaiheen osoittamiseksi. Vaikka komissio ymmärtää, että tämä sana, joka perustuu englannin kielen sanan ”stripping” epäilemättä kömpelöön ranskannokseen, soveltuu ranskan kielessä sangen huonosti ajoneuvoon, se kuvaa komission mukaan vähimmäispurkamistointoa, joka edeltää jatkokäsittelyä ja muun muassa puhdistamista.
- 59 Ranskan tasavalta toteaa, että käsitettä ”purkaminen” ei ole määritelty millään tavoin. Se huomauttaa seuraavaksi, että direktiivin 2000/53 6 artiklan 3 kohdassa luetellut käsittelytoimet ovat pelkkiä käsittelyä koskevia vähimmäisvelvollisuuksia, jotka



käsittelytoimia toteuttavan laitoksen tai yrityksen on kyettävä täyttämään. Näin ollen tämän jäsenvaltion mukaan tällä säännöksellä ei pyritä kuvaamaan tyhjentävästi käsittelyprosessia eikä velvoittamaan jäsenvaltioita toteuttamaan käsittelytoimia tietyssä järjestyksessä.

- 60 Ranskan tasavalta katsoo, että koska sanaa ”puhdistaminen” sovelletaan kaikkiin direktiivin 2000/53 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin käsittelytoimiin, Ranskan oikeudessa, jossa asetetaan jatkokäsittelyä edeltävää puhdistamista koskeva periaate, on pantu tämä säännös asianmukaisesti täytäntöön.

#### Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 61 Ensiksi on todettava, että käsitteen ”purkaminen” määritelmän puuttumisesta huolimatta on kiistatonta, että sekä purkamis- että puhdistamistoimet koskevat ajoneuvojen osia, jotka sisältävät vaarallisia aineita ja jotka on poistettava ennen jatkokäsittelyä haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi.
- 62 Toiseksi on todettava, että komission mukaan kriteeri, jolla erotellaan vaarallisia aineita sisältävät ajoneuvojen osat, jotka on sen mukaan ”purettava”, ajoneuvojen osista, jotka on ”puhdistettava”, on kyseisten osien purkamisen helposti ympäristöä vaarantamatta. Näin ollen helposti purettavissa olevat akut kuuluvat ”purkamisen” käsitteen soveltamisalaan ja muut akut kuuluvat ”puhdistamisen” käsitteen soveltamisalaan.
- 63 Näiden toteamusten valossa direktiivin 2000/53 6 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että ”purkamista” on pidettävä toimena, jolla ”käsittely puhdistamiseksi” alkaa ja johon se myös kuuluu. Näin ollen on niin, että kun Ranskan tasavalta on säätänyt

periaatteesta, jonka mukaan puhdistaminen on tehtävä ennen jatkokäsittelyä, vaikka se ei ole käyttänyt termiä ”purkaminen” sen osoittamiseksi, että puhdistaminen alkaa helposti purettavissa olevien osien purkamisella, mikä vaikuttaa väistämättömältä, se ei ole jättänyt noudattamatta tämän direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan.

64 Tässä tilanteessa viides kanneperuste on hylättävä.

*Kuudes kanneperuste, joka koskee sitä, että ilmaisun ”ympäristön kannalta toteutettavissa” tulkinta on ristiriidassa direktiivin 2000/53 7 artiklan 1 kohdan kanssa*

#### Asianosaisten lausumat

65 Komissio toteaa, että asetuksen nro 2003–727 7 §:ssä, jolla pannaan täytäntöön direktiivin 2000/53 7 artiklan 1 kohta, säädetään, että romuajoneuvojen osat ja materiaalit käytetään uudelleen, hyödynnetään ja kierrätetään pikemminkin kuin tuhotaan ”aina, kun tämä on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista”, kun taas tämän direktiivin 7 artiklassa annetaan etusija kierrätykselle ”silloin, kun se on ympäristön kannalta toteutettavissa”.

66 Komissio katsoo, että viittauksella ”teknisesti ja taloudellisesti” mahdollista pyritään eri tavoitteeseen kuin mihin unionin lainsäätäjä pyrki, koska painopiste kierrätyksen ja muun toimen valitsemishetkellä ei ole ympäristönsuojelussa vaan taloudellisessa

kannattavuudessa tai teknisessä toteutettavuudessa mahdollisimman vähäisin kustannuksin.

- 67 Ranskan tasavalta katsoo, että käsite ”ympäristön kannalta toteutettavissa” ei voi olla normatiivinen, koska oikeussäännön normatiivinen vaikutus riippuu siitä aiheutuvan veloitteen selkeydestä ja täsmällisyydestä.
- 68 Tämän jäsenvaltion mukaan romuttajat ja murskaajat eivät kykene ennakoimaan toimiansa seurauksia sen suhteen, mikä on ”ympäristön kannalta toteutettavissa”, eivätkä näin ollen määrittämään tilanteita, joissa niiden on suositettava kierrätystä. Ranskan oikeudessa on näin ollen otettu käyttöön subjektiivinen näkemys etusijasta, joka annetaan kierrätykselle, koska sitä voidaan arvioida vain tapauskohtaisesti.

#### Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

- 69 Aluksi on todettava, että direktiivin 2000/53 7 artiklan 1 kohdassa käytetyn ilmaisun ”ympäristön kannalta toteutettavissa” täytäntöönpano Ranskan oikeudessa on asianmukainen, jos asetuksen nro 2003–727 7 §:n 2 momentissa käytetyn ilmaisun ”aina, kun tämä on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista” voidaan katsoa vastaavan direktiivissä käytettyä ilmaisua.
- 70 Tästä on todettava, että nämä kaksi ilmaisua edellyttävät tapauskohtaista arviointia, joka jo luonteensa puolesta merkitsee tiettyä subjektiivisuutta.

- 71 On lisäksi todettava, että nämä kaksi ilmaisua eivät eroa toisistaan niiden normatiivisen vaikutuksen osalta, joka perustuu, kuten Ranskan tasavalta esittää, niistä aiheutuvan velvoitteen selkeyteen ja täsmällisyyteen.
- 72 Yhtäältä direktiivin 2000/53 7 artiklassa ja toisaalta asetuksen nro 2003–727 7 §:ssä säädetyn kierrätysvelvoitteen sisällön osalta on todettava, että jälkimmäisessä asetetut edellytykset rajoittuvat lopulta taloudellisuonteisiin edellytyksiin, koska on ilmeistä, että kierrätys on ajateltavissa oleva vaihtoehto vain, jos se on teknisesti toteutettavissa.
- 73 Tästä seuraa, että tämän tuomion 69 kohdassa mainittujen kahden ilmaisun sisältöä voidaan pitää toisiaan vastaavana ainoastaan siinä tapauksessa, että käsite ”ympäristön kannalta toteutettavissa” vastaa käsitettä ”taloudellisesti toteutettavissa oleva”.
- 74 Vaikka voidaan myöntää, että näillä kahdella käsitteellä on tiettyjä yhteisiä piirteitä, on ilmeistä, että ne eivät vastaa toisiaan.
- 75 Kuudes kanneperuste on näin ollen perusteltu.
- 76 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että Ranskan tasavalta ei ole noudattanut direktiivin 2000/53 mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole antanut kaikkia

kyseisen direktiivin 2 artiklan 13 alakohdan, 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan, 5 artiklan 3 ja 4 kohdan – sikäli kuin jälkimmäisen kohdan osalta romuttajiin, jotka ovat suostuneet ottamaan vastaan romuajoneuvon sen romuttamiseksi, ei sovelleta käsittelykustannusten korvausjärjestelmää –, 7 artiklan 1 kohdan sekä 8 artiklan 3 kohdan asianmukaisen ja täysimääräisen täytäntöönpanon edellyttämiä lakeja ja asetuksia.

## Oikeudenkäyntikulut

- <sup>77</sup> Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 3 kohdan mukaan silloin, kun asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, unionin tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kumpikin vastaa omista kuluistaan.
- <sup>78</sup> Koska nyt käsiteltävässä asiassa osa vaatimuksista on ratkaistu komission ja osa Ranskan tasavallan hyväksi, on määrättävä, että kumpikin asianosainen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) Ranskan tasavalta ei ole noudattanut romuajoneuvoista 18.9.2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/53/EY mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ole antanut kaikkia kyseisen direktiivin 2 artiklan**

**13 alakohdan, 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan, 5 artiklan 3 ja 4 kohdan – sikäli kuin jälkimmäisen kohdan osalta romuttajiin, jotka ovat suostuneet ottamaan vastaan romuajoneuvon sen romuttamiseksi, ei sovelleta käsittelykustannusten korvausjärjestelmää –, 7 artiklan 1 kohdan sekä 8 artiklan 3 kohdan asianmukaisen ja täysimääräisen täytäntöönpanon edellyttämiä lakeja ja asetuksia.**

**2) Kanne hylätään muilta osin.**

**3) Euroopan komissio ja Ranskan tasavalta vastaavat kumpikin omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Allekirjoitukset