



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

14 päivänä heinäkuuta 2022*

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Asetus (EY) N:o 715/2007 – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä – 3 artiklan 10 alakohta – 5 artiklan 1 ja 2 kohta – Estolaite – Moottoriajoneuvot – Dieselmoottori – Epäpuhtauksien päästöt – Päästöjenrajoitusjärjestelmä – Moottorinohjausjärjestelmään kuuluva ohjelmisto – Pakokaasujen takaisinkierrätysventtiili (EGR-venttiili) – Typen oksidien (NOx) päästöjen vähentämistä rajoittava lämpötilaikkuna – Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käytön kieltö – 5 artiklan 2 kohdan a alakohta – Poikkeus tästä kiellosta

Asiassa C-128/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landesgericht Klagenfurt (Klagenfurtin alioikeus, Itävalta) on esittänyt 19.2.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen samana päivänä, saadaksesen ennakkoratkaisun asiassa

GSMB Invest GmbH & Co. KG

vastaa

Auto Krainer GesmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti K. Lenaerts, varapresidentti L. Bay Larsen, jaostojen puheenjohtajat A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe, C. Lycourgos ja I. Ziemele sekä tuomarit M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (esittelevä tuomari), N. Piçarra ja N. Wahl,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– GSMB Invest GmbH & Co. KG, edustajanaan T. Kainz, Rechtsanwalt,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

- Auto Krainer GesmbH, edustajinaan H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers ja B. Wollenschläger, Rechtsanwälte,
- Saksan hallitus, asiamiehinään J. Möller ja D. Klebs,
- Euroopan komissio, asiamiehinään M. Huttunen ja M. Noll-Ehlers,

kuultuaan julkisasiamiehen 23.9.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 (EUVL 2007, L 171, s. 1) 3 artiklan 10 alakohdan ja 5 artiklan 1 ja 2 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä GSMB Invest GmbH & Co. KG ja toisaalta Auto Krainer GesmbH ja joka koskee vaatimusta sellaisen moottoriajoneuvon kauppasopimuksen purkamisesta, joka on varustettu ohjelmistolla, joka vähentää kyseisen ajoneuvon pakokaasujen takaisinkierrätystä havaitun lämpötilan ja havaitun sijaintikorkeuden mukaan.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus N:o 715/2007

- 3 Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäisessä ja kuudennessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
 - ”(1) – – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava, jotta vältytään toisistaan poikkeavilta vaatimuksilta eri jäsenvaltioissa ja voidaan varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso.
 - –
 - (6) Erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi. – –”

4 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tällä asetuksella säädetään yhteiset tekniset vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, jäljempänä ’ajoneuvot’, ja niiden varaosien, kuten [korvaavien] pilaantumista rajoittavien laitteiden, tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.”

5 Mainitun asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä tarkoitetaan

– –

10) ’estolaitteella’ rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan [ja] joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”.

6 Saman asetuksen 4 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Valmistajan on myös osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön yhteisössä, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

Nämä velvollisuudet sisältävät liitteessä I ja 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen.

2. Valmistajan on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä, joiden tarkoituksena on tuotannon vaatimustenmukaisuuden, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyys ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tarkistaminen, noudatetaan.

Valmistajan toteuttamalla teknisillä toimenpiteillä on lisäksi voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä ja haihtumispäästöjä rajoitetaan tämän asetuksen mukaisesti tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. – –

– –”

7 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen.

2. Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltoa ei sovelleta, jos

- a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;
- b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi;
- tai
- c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin.”
- 8 Kyseisen asetuksen liitteessä I, jonka otsikko on ”Päästörajat”, säädetään muun muassa typen oksidien (NO_x) päästöjen raja-arvoista.

Asetus N:o 692/2008

- 9 Asetuksen N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annettua komission asetusta (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1) muutettiin 8.6.2011 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 566/2011 (EUVL 2011, L 158, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 692/2008). Asetus N:o 692/2008 kumottiin 1.1.2022 alkaen asetuksen N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, asetuksen N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja asetuksen N:o 692/2008 kumoamisesta 1.6.2017 annetulla komission asetuksella (EU) 2017/1151 (EUVL 2017, L 175, s. 1). Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-ajan perusteella pääasiaan sovelletaan kuitenkin edelleen asetusta N:o 692/2008.
- 10 Asetuksen N:o 692/2008 1 artiklassa säädettiin seuraavaa:
- ”Tässä asetuksessa säädetään toimenpiteitä asetuksen (EY) N:o 715/2007 4, 5 ja 8 artiklan täytäntöönpanoa varten.”
- 11 Asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 18 alakohdassa säädettiin seuraavaa:
- ”Tässä asetuksessa tarkoitetaan
- –
18. ’päästöjenrajoitusjärjestelmällä’ OBD-järjestelmän [(ajoneuvon sisäinen valvontajärjestelmä)] yhteydessä moottorin toiminnan sähköistä ohjainta sekä kaikkia pakokaasu- ja haihtumispäästöihin vaikuttavia laitteita, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta”.
- 12 Kyseisen asetuksen 3 artiklan 9 kohdassa säädettiin seuraavaa:
- ”Liitteessä VIII esitettyä tyyppi 6 -testiä, jossa mitataan päästöjä alhaisissa lämpötiloissa, ei sovelleta dieselajoneuvoihin.
- Tyyppihyväksynnän hakemisen yhteydessä valmistajan on kuitenkin esitettävä hyväksyntäviranomaiselle näyttö siitä, että typen oksidien [(NO_x)] jälkikäsitteilylaite saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä –7 °C:n lämpötilassa, tyyppi 6 -testissä määritellyllä tavalla.

Lisäksi valmistajan on toimitettava hyväksyntäviranomaiselle tiedot pakokaasujen kierrätysjärjestelmän (EGR-järjestelmän) toimintaperiaatteesta, myös sen toiminnasta alhaisissa lämpötiloissa.

Näihin tietoihin on sisällyttävä kuvaus järjestelmän mahdollisista vaikutuksista päästöihin.

Hyväksyntäviranomaisen ei myönnä tyyppihyväksyntää, jos toimitetut tiedot eivät riitä osoittamaan, että jälkikäsitteilylaite tosiasiallisesti saavuttaa määritellyssä ajassa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan.

--”

- 13 Mainitun asetuksen 10 artiklan, jonka otsikko on ”Pilaantumista rajoittavat laitteet”, 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitettu asentaa asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppihyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä [puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston] direktiivin 2007/46/EY [(Puitedirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1)] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä liitteen III mukaisesti.

Katalyysaattoreita ja hiukkasloukkuja pidetään tätä asetusta sovellettaessa pilaantumista rajoittavina laitteina.

--”

- 14 Asetuksen N:o 692/2008 liitteessä I, jonka otsikko on ”EY-tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset”, olevassa 3.3 kohdassa, jonka otsikko on ”Pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä koskevat laajennukset (tyyppi 5 -testi)”, säädettiin seuraavaa:

”3.3.1 Tyyppihyväksyntä voidaan laajentaa koskemaan erilaisia ajoneuvotyyppisiä, kunhan ajoneuvon, moottorin tai pilaantumista rajoittavan järjestelmän seuraavassa kuvatut ominaisuudet ovat identtiset tai annettujen toleranssien sisällä.

3.3.1.1 Ajoneuvo:

--

3.3.1.2 Moottori

--

3.3.1.3 Pilaantumista rajoittavan järjestelmän ominaisuudet:

a) Katalyysaattorit ja hiukkasloukut:

--

--

c) Pakokaasujen takaisinkierrätys:

käytössä vai ei

tyyppi (jäähdytetty tai jäähdyttämätön, aktiivinen tai passiivinen ohjaus, korkea paine tai matala paine).

– –”

Itävallan oikeus

- 15 Yleisen siviililain (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä ABGB), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa, 879 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Sopimus, joka on lakiin perustuvan kiellon tai hyvän tavan vastainen, on pätemätön.”

- 16 ABGB:n 932 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Luovutuksensaaja voi puutteellisuuden vuoksi vaatia puutteen korjaamista (virheen korjaaminen tai puuttuvan suorituksen jälkitoimitus), esineen vaihtamista, vastikkeen kohtuullista alentamista (hinnanalennus) tai sopimuksen purkamista (purku).

– –

(4) Jollei puutteen korjaaminen eikä vaihto ole mahdollinen tai jos niistä aiheutuisi luovuttajalle suhteettoman suuria kustannuksia, luovutuksensaajalla on oikeus hinnanalennukseen tai, jos puute ei ole vähäinen, oikeus sopimuksen purkamiseen. – –”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 17 GSMB Invest osti 9.1.2011 tehdyllä sopimuksella Auto Krainerilta auton, jonka merkki on Volkswagen ja malli Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI ja joka on varustettu EA 189 -tyyppisellä Euro 5 -sukupolven dieselmoottorilla, jonka sylinteritilavuus on 2 litraa ja jossa on pakokaasujen takaisinkierätyventtiili (jäljempänä EGR-venttiili).
- 18 GSMB Invest nosti 27.12.2017 ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Landesgericht Klagenfurtissa (Klagenfurtin alioikeus, Itävalta) kanteen, jossa se vaatii ABGB:n 879 §:n 1 momentin ja 932 §:n 4 momentin nojalla kaupan purkamista käyttövastikkeen maksamista vastaan.
- 19 GSMB Invest vetoaa kanteensa tueksi siihen, että ostaessaan kyseessä olevan ajoneuvon se oli uskonut hankkivansa uuden ympäristöystävällisen ajoneuvon, joka olisi erityisesti pakokaasujen osalta voimassa olevan lainsäädännön mukainen. Volkswagenin 9.5.2017 suorittaman, kyseiseen ajoneuvoon asennetun moottorin ohjauslaitteessa olevan ohjelmiston päivityksen jälkeen pakokaasujen puhdistaminen tapahtuu kuitenkin ainoastaan ulkolämpötilan ollessa 15–33 °C ja ajettaessa alle 1 000 metrin korkeudessa (jäljempänä lämpötilaikkuna). Tämä lämpötilaikkuna on lainvastainen kytkentäjärjestelmä, koska sitä ei voida perustella millään asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädetyistä poikkeuksista. Erityisesti lämpötilaikkunan aiheuttamalla pakokaasujen puhdistuksen vähentämisellä ei ole tarkoitus suojata kyseisen ajoneuvon moottoria välittömiltä vaurioilta.

- 20 Auto Krainer väittää, että kaikki Euro 5 -luokkaan kuuluvien dieselajoneuvojen valmistajat käyttävät tällaista lämpötilaikkunaa ja että Kraftfahrt-Bundesamt (Saksan liittovaltion moottoriajoneuvoliikennevirasto), joka on hyväksyntäviranomaisen Saksassa, on pitänyt tätä lämpötilaikkunaa asetuksen N:o 715/2007 nojalla laillisena toimenpiteenä. Lisäksi kyseinen viranomaisen totesi kyseisen ohjelmistopäivityksen tarkastuksessa, ettei päivitys vaikuttanut haitallisesti pilaantumisen vähentämiseen tarkoitettujen laitteiden kestävyteen.
- 21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdasta ja 5 artiklan 2 kohdasta seuraa, että lämpötilaikkuna on kielletty estolaitte. Suurimmassa osassa Euroopan unionin maita, erityisesti Saksassa ja Itävallassa, ulkolämpötila on koko vuoden ajan useimmiten alle 15 °C, ja kun otetaan huomioon näiden maiden pinnanmuodostus, ajoneuvot liikkuvat usein yli 1 000 metrin korkeudella, joten voidaan kohtuudella odottaa, että tällaisia liikenneolosuhteita esiintyy kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettulla tavalla ajoneuvojen tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana.
- 22 Kyseisen tuomioistuimen mukaan asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä poikkeusta ei voida käyttää oikeusperustana estolaitteille, jotka ovat toiminnassa ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.
- 23 Mainittu tuomioistuin lisää, että asetuksen N:o 692/2008 3 artiklan 9 kohdassa määritellään aika, jonka kuluessa moottorin tehokas toiminta on saavutettava kylmäkäynnistyksen jälkeen. Kyseisen säännöksen mukaan tyypin oksidien (NOx) jälkikäsitteilylaitteen on saavutettava riittävän korkea lämpötila tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä –7 °C:n lämpötilassa. Tyyppi hyväksyntäviranomaiset eivät voi myöntää EY-tyyppi hyväksyntää, jos kyseisessä säännöksessä asetettujen edellytysten täyttymistä ei ole näytetty riittävällä tavalla toteen. Tästä näyttövelvollisuudesta seuraa, että unionin lainsäätäjällä on selvästi vahvistanut, ettei lämpötilaikkuna voi olla sallittu, jos se ei täytä näitä edellytyksiä.
- 24 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa kuitenkin, ettei unionin tuomioistuin ole vielä lausunut sen käsiteltäväksi nyt saatetussa asiassa esille nousseista asetuksen N:o 715/2007 säännösten tulkintaa koskevista kysymyksistä.
- 25 Tässä tilanteessa Landesgericht Klagenfurt päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko – – asetuksen – – N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä ei sallita sellaista asetuksen N:o 715/2007 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ajoneuvon laitetta, joka toimii siten, että [EGR-venttiili] pakokaasujen takaisinkierrättämiseen tarkoitettu venttiili eli osa, joka voi vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että pakokaasujen kierrätysaste eli takaisin imusarjaan johdettavien pakokaasujen suhteellinen osuus on säädetty siten, että venttiili takaa vähäpäästöisen toimintamoodin vain [lämpötilaikkunassa] ja että tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella kierrätysaste pienenee lineaarisesti nolnaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun noustaan 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, jolloin ajoneuvon [tyypin oksidien (NOx) päästöt] lisääntyvät siten, että niillä ylitetään asetuksessa N:o 715/2007 säädettyt raja-arvot?
- 2) Onko – – asetuksen – – N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaan sisältyvää ilmaisua ’moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta’ tulkittava siten, että päästöstrategia, jonka tarkoituksena on ensisijaisesti EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkasloukun kaltaisten rakenneosien suojaaminen, ei täytä poikkeussäännösten vaatimuksia?

- 3) Onko – – asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että pakokaasujen käsittelystrategia, jossa taataan päästöjä vähentävien laitteiden täysi toimintakyky vain [lämpötilaikkunassa] – – ja joka sen vuoksi ei Euroopassa ja erityisesti Itävallassa toimi täysitehoisesti suurinta osaa vuodesta, ei täytä [kyseisen asetuksen] 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta – ajoneuvon toiminta tavanomaisissa käyttöolosuhteissa – ja on sen vuoksi kielletty estolaite?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja kolmas kysymys

- 26 Aluksi on syytä muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Vaikka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on muodollisesti rajoittanut kysymyksensä koskemaan vain tietyn unionin oikeuden säännöksen tulkintaa, tämä seikka ei siis estä unionin tuomioistuinta esittämästä sille kaikkia unionin oikeuden tulkintaan liittyviä seikkoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä kansallisen tuomioistuimen arvioidessa käsiteltävänä olevaa asiaa, riippumatta siitä, onko kansallinen tuomioistuin viitannut niihin kysymyksissään. Unionin tuomioistuimen on tällaisessa tilanteessa poimittava kaikista kansallisen tuomioistuimen esittämistä seikoista ja erityisesti ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ne unionin oikeutta koskevat seikat, joita on syytä tulkita, kun otetaan huomioon pääasian kohde (tuomio 15.7.2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 27 Nyt käsiteltävässä asiassa ensimmäisessä ja kolmannessa kysymyksessä, joihin on vastattava yhdessä, viitataan asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaan. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee kuitenkin, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko lämpötilaikkuna kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite, jonka käyttö on lähtökohtaisesti kielletty mainitun asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- 28 On todettava, että Auto Krainer väittää kirjallisissa huomautuksissaan, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin esittää kyseessä olevan ohjelmiston toiminnan virheellisellä tavalla. Tämä ohjelmisto nimittäin aikaansaa pakokaasujen kierrätyksen vähenemisen silloin, kun moottorin imuilman lämpötila eikä siis ulkoilman lämpötila on alle 15 °C. Kyseisen asianosaisen mukaan on teknisesti kiistatonta, että tämä moottorin imuilman lämpötila on keskimäärin 5 °C korkeampi kuin ulkoilman lämpötila. Mainitun asianosaisen mukaan tästä seuraa, että pakokaasut kierrätetään kokonaisuudessaan jo silloin, kun ulkolämpötila on vähintään 10 °C eli suunnilleen sama kuin Saksan vuotuinen keskilämpötila 10,4 °C, eikä vasta silloin, kun ulkolämpötila on yli 15 °C. Lisäksi kyseinen tuomioistuin jättää mainitsematta, että kun ulkolämpötila on alle 10 °C, pakokaasujen takaisinkierätyksaste vähenee lineaarisesti ja se on nolla vasta –5 °C:n ulkolämpötilassa.
- 29 On kuitenkin muistutettava, että SEUT 267 artiklassa tarkoitettussa menettelyssä, joka perustuu kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen tehtävien selkeään jakoon, yksinomaan kansallinen tuomioistuin on toimivaltainen toteamaan sen ratkaistavaksi saatetun riita-asian tosiseikat ja arvioimaan niitä sekä tulkitsemaan ja soveltamaan kansallista lainsäädäntöä (tuomio 9.7.2020, Raiffeisen Bank ja BRD Groupe Société Générale, C-698/18 ja C-699/18, EU:C:2020:537, 46 kohta).

- 30 Jotta ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle voidaan antaa hyödyllinen vastaus, on näin ollen katsottava, että kyseinen tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä ja kolmannella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, tulkittava siten, että laite, joka takaa mainitussa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, on kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.
- 31 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa määritellään ”estolaitteella” tarkoitettavan ”rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan [ja] joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”.
- 32 Unionin tuomioistuin on katsonut, että tällainen estolaitteen määritelmä antaa siis rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitteelle laajan ulottuvuuden siten, että se kattaa sekä mekaaniset osat että mekaanisten osien aktivoitumista ohjaavat elektroniset osat siltä osin kuin ne vaikuttavat päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentävät sen tehokkuutta (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 64 kohta).
- 33 Unionin tuomioistuin on myös katsonut, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettujen päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan kuuluvat sekä pakokaasupäästöjen jälkikäsitteeksi kutsuttavat teknologiat ja strategiat, joilla vähennetään päästöjä jälkikäteen eli niiden muodostumisen jälkeen, että sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla EGR-järjestelmän tavoin vähennetään päästöjä etukäteen eli niiden muodostumisen aikana (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 90 kohta).
- 34 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseessä olevassa ajoneuvossa on EGR-venttiili ja moottorinohjausjärjestelmään kuuluva ohjelmisto. Tämä venttiili on yksi niistä tekniikoista, joita autonvalmistajat käyttävät polttoaineen epätäydellisestä palamisesta aiheutuvien typen oksidien (NO_x) päästöjen tarkkailuun ja vähentämiseen. Puhdistamisen tehokkuus on sidoksissa edellä mainitun ohjelmiston ohjaamaan EGR-venttiilin avaamiseen. Mainitun ohjelmiston päivittämisellä määritellyn lämpötilaikkunan, jota tarkoitetaan tämän tuomion 19 kohdassa, ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti noltaan, mikä johtaa typen oksidien (NO_x) päästöille asetuksella N:o 715/2007 vahvistettujen raja-arvojen ylittymiseen.
- 35 Pääasiassa kyseessä olevalla ohjelmistolla, joka on ohjelmoitu lämpötilaikkunan mukaan, havaitaan ilman lämpötila ja ajon aikainen sijaintikorkeus päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan aktivoimiseksi, muuttamiseksi, viivästämiseksi tai käytöstä poistamiseksi asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 36 Tästä seuraa, että koska tällainen ohjelmisto vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta, se on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu rakenteeseen kuuluva laite (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 66 kohta).

- 37 Sen ratkaisemiseksi, onko pääasiassa kyseessä oleva ohjelmisto asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite, on vielä tutkittava, heikentääkö tämä ohjelmisto päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ”sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”.
- 38 Asetuksessa N:o 715/2007 ei määritellä käsitettä ”ajoneuvojen tavanomainen toiminta ja käyttö”, eikä siinä viitata millään tavoin jäsenvaltioiden oikeuteen sen sisällön ja ulottuvuuden määrittämiseksi.
- 39 Näin ollen kyseinen käsite on unionin oikeuden käsite, jota on tulkittava koko unionissa itsenäisesti ja yhtenäisesti ottamalla huomioon paitsi niiden säännösten ja määräysten sanamuoto, joihin se sisältyy, myös näiden säännösten ja määräysten asiayhteys ja niillä tavoiteltu päämäärä (ks. analogisesti tuomio 26.1.2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 ja C-423/19, EU:C:2021:63, 45 kohta).
- 40 Kuten asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan sanamuodostakin ilmenee, ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön käsitteellä viitataan ajoneuvon käyttöön tavanomaisissa ajo-olosuhteissa eli ei yksinomaan – kuten Auto Krainer väittää kirjallisissa huomautuksissaan – ajoneuvon käyttöön olosuhteissa, jotka vastaavat pääasian tosiseikkojen ajankohtana sovellettua New European Driving Cycle (NEDC) -nimistä tyyppihyväksyntätätestiä, joka suoritetaan laboratoriossa ajamalla neljä kaupunkiajositykliä ja niiden jälkeen yksi maantieajositykli. Kyseinen käsite viittaa siten ajoneuvon käyttöön todellisissa ajo-olosuhteissa, sellaisina kuin ne tavallisesti esiintyvät unionin alueella (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 96 ja 101 kohta). Ajoneuvojen päästöjen testauskyltit tyyppihyväksyntämenettelyssä eivät nimittäin perustu todellisiin liikenneolosuhteisiin (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 92 kohta).
- 41 Tällaista tulkintaa tukee asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan asiayhteys. Kyseisen asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan valmistajan toteuttamien teknisten toimenpiteiden on nimittäin oltava sellaisia, että niillä varmistetaan muun muassa pakokaasupäästöjen tehokas rajoittaminen ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Lisäksi mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetään, että valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, kuten pääasiassa kyseessä oleva ohjelmisto, mahdollistavat sen, että ajoneuvo täyttää tavanomaisessa käytössä samassa asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä säädetyt päästörajat (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 97 kohta).
- 42 Näistä säännöksistä ei kuitenkaan ilmene mitään seikkaa, jonka perusteella voitaisiin erottaa toisistaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen ohjelmiston toiminta tyyppihyväksyntätestivaiheessa ja ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa ajettaessa. Päinvastoin sellaisen laitteen käyttöönotto, jonka avulla voidaan varmistaa asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjen raja-arvojen noudattaminen ainoastaan tyyppihyväksyntätestivaiheessa, vaikka kyseisessä testivaiheessa ei ole mahdollista jäljitellä ajoneuvon tavanomaisia käyttöolosuhteita, olisi ristiriidassa päästöjen tehokasta rajoittamista ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa koskevan velvollisuuden kanssa (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 97 ja 98 kohta). Sama koskee sellaisen laitteen käyttöönottoa, jolla voidaan varmistaa tämä

noudattaminen ainoastaan lämpötilaikkunassa, joka tosin kattaa olosuhteet, joissa tyyppihyväksyntätestivaihe suoritetaan, mutta joka ei vastaa tämän tuomion 40 kohdassa määriteltyjä tavanomaisia ajo-olosuhteita.

- 43 Tämän tuomion 40 kohdassa esitettyä tulkintaa, jonka mukaan ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön käsitteellä viitataan sen käyttöön todellisissa ajo-olosuhteissa, sellaisina kuin ne tavallisesti esiintyvät unionin alueella, tukee myös asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on sen johdanto-osan ensimmäisestä ja kuudennesta perustelukappaleesta ilmenevin tavoin ympäristönsuojelun korkean tason takaaminen ja erityisesti dieselkäyttöisten moottoriajoneuvojen tyypin oksidien (NO_x) päästöjen huomattava vähentäminen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 67, 86 ja 87 kohta).
- 44 Sen seikan osalta, vähentääkö pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ohjelmisto päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta tavanomaisissa ajo-olosuhteissa, on selvää, että alle 15 °C:n ulkolämpötilat ja ajaminen yli 1 000 metrin korkeudessa sijaitsevilla teillä ovat unionin alueella tavanomaisia.
- 45 Lisäksi on syytä todeta, että pääasian tosiseikkoihin sovellettavan asetuksen N:o 692/2008, jossa sen 1 artiklan mukaan säädetään toimenpiteitä asetuksen N:o 715/2007 4, 5 ja 8 artiklan täytäntöönpanoa varten, 3 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että valmistajan on esitettävä tyyppihyväksyntäviranomaiselle näyttö siitä, että sen ajoneuvojen tyypin oksidien (NO_x) jälkikäsitteilylaite saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä –7 °C:n lämpötilassa. Kyseisen 3 artiklan 9 kohdan viidennen alakohdan mukaan hyväksyntäviranomainen ei saa myöntää tyyppihyväksyntää, jos toimitetut tiedot eivät riitä osoittamaan, että jälkikäsitteilylaite tosiasiallisesti saavuttaa määritellyssä ajassa tehokkaaseen toimintaan riittävän korkean lämpötilan. Viimeksi mainittu säännös vahvistaa tulkinnan, jonka mukaan asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjä päästöjen raja-arvoja on noudatettava lämpötilan ollessa selvästi alle 15 °C.
- 46 Näin ollen on katsottava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen ohjelmisto vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetulla tavalla ”sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”, ja että se on siis kyseisessä säännöksessä tarkoitettu estolaite.
- 47 Ensimmäiseen ja kolmanteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että laite, joka takaa mainitussa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, on kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.

Toinen kysymys

- 48 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustele toisella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että estolaite, joka takaa mainitussa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, voi kuulua tällaisten laitteiden käyttökiellosta kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, jos laite suojaa EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkasloukun kaltaisia rakenneosia.

- 49 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädetään, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tästä kiellosta on kuitenkin kolme poikkeusta, joista yksi on 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa oleva poikkeus, joka koskee tilannetta, jossa ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”.
- 50 Koska tässä säännöksessä säädetään poikkeus päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttökiellosta, sitä on tulkittava suppeasti (ks. vastaavasti tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 111 ja 112 kohta).
- 51 Ensinnäkin moottorin käsitteestä on julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 118 ja 119 kohdassa toteaman mukaisesti huomautettava, että asetuksen N:o 692/2008 liitteessä I tehdään nimenomainen erottelu moottorin ja pilaantumista rajoittavan järjestelmän välillä. Moottoria koskevat määräykset mainitaan nimittäin kyseisen liitteen 3.3.1.2 kohdassa, kun taas pilaantumista rajoittavan järjestelmän ominaisuuksia koskevat vaatimukset esitetään mainitun liitteen 3.3.1.3 kohdassa. Viimeksi mainitun kohdan a ja c alakohdassa mainitaan nimenomaisesti hiukkasloukut ja pakokaasujen takaisinkierätykset. Lisäksi kyseisen asetuksen 10 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan hiukkasloukkuja pidetään tätä asetusta sovellettaessa pilaantumista rajoittavina laitteina.
- 52 Näin ollen EGR-venttiili, EGR-jäähdytys ja dieselhiukkasloukku ovat moottorista erillisiä rakenneosia. EGR-venttiili nimittäin sijaitsee moottorin poistoaukossa pakosarjan jälkeen. EGR-venttiili mahdollistaa avoinna ollessaan pakokaasujen ohjaamisen imusarjaan, jotta ne voidaan polttaa toiseen kertaan ja jäähdyttää lämmönvaihtimen eli EGR-jäähdyttimen avulla. Hiukkasloukku, joka sijaitsee ennen pakoputkea, puolestaan mahdollistaa ilman suodattamisen pienten epäpuhtaushiukkasten pidättämiseksi.
- 53 Siltä osin kuin seuraavaksi on kyse asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaan sisältyvistä vahingon ja vaurioitumisen käsitteistä, unionin tuomioistuin on katsonut, että päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta vähentävän estolaitteen oikeuttaminen kyseisen säännöksen mukaisesti edellyttää, että sillä voidaan suojata moottoria äkillisiltä ja poikkeuksellisilta vahingoilta (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 109 kohta).
- 54 Moottorin likaantumista ja vanhentumista ei siten voida missään tapauksessa pitää mainitussa säännöksessä tarkoitettuna vahingoittumisena tai vaurioitumisena, koska tällaiset tapahtumat ovat lähtökohtaisesti ennustettavissa ja erottamaton osa ajoneuvon tavanomaista toimintaa (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 110 kohta).
- 55 Tätä tulkintaa tukee asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on tämän tuomion 43 kohdassa todettu mukaisesti ympäristönsuojelun korkean tason takaaminen ja ilmanlaadun parantaminen unionissa, mikä edellyttää typen oksidien (NOx) päästöjen tosiasiallista vähentämistä ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren aikana. Kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielto nimittäin menettäisi merkityksensä ja tehokkaan vaikutuksensa, jos valmistajilla olisi lupa varustaa ajoneuvot tällaisilla estolaitteilla pelkästään moottorin suojaamiseksi likaantumiselta ja vanhentumiselta (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 113 kohta).

- 56 Näin ollen ainoastaan moottorin välittömän vaurioitumisen tai vahingoittumisen riskit, joista aiheutuu konkreettinen vaara ajoneuvoa kuljettaessa, ovat asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla omiaan oikeuttamaan estolaitteen käytön.
- 57 Unionin tuomioistuimen 17.12.2020 antamassaan tuomiossa CLCV ym. ((Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040) vahvistamaa vaurioitumisen käsitteen tulkintaa ei voida kyseenalaistaa Saksan hallituksen ja Auto Krainerin väitteellä, jonka mukaan kyseisen käsitteen englanninkielisestä versiosta (damage) ja saksankielisistä versiosta (Beschädigung) ilmenee, ettei kyseinen käsite kata yksinomaan äkillisiä ja odottamattomia tapahtumia.
- 58 Yhtäältä on nimittäin julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 115 kohdassa pääasiallisesti toteamin tavoin niin, että vaikka kyseisen käsitteen englannin- ja saksankieliset määritelmät eivät saman sanan ranskankielisestä määritelmästä poiketen välttämättä merkitse, että vahinko johtuu äkillisestä tapahtumasta, ne eivät horjuta unionin tuomioistuimen omaksumaa sanan ”vaurioituminen” tulkintaa. Toisaalta on muistutettava, että unionin tuomioistuimen suppea tulkinta perustuu tämän tuomion 50 ja 55 kohdassa mainittuihin syihin.
- 59 Saksan hallitus ja Auto Krainer vetoavat kuitenkin siihen, että kyseessä oleva estolaite on oikeutettu, koska silloin, kun lämpötila on liian matala tai liian korkea, pakokaasujen kierrätyksen yhteydessä voi tapahtua karstoittumista, joka voi johtaa EGR-venttiilin virheelliseen asentoon eli esimerkiksi siihen, että venttiili ei enää avaudu tai sulkeudu asianmukaisesti, tai jopa kyseisen venttiilin täydelliseen juuttumiseen. Vahingoittunut tai virheellisessä asennossa oleva EGR-venttiili voi aiheuttaa vahinkoa moottorille itselleen ja johtaa muun muassa ajoneuvon tehon häviämiseen. Lisäksi on mahdotonta ennustaa ja laskea, mistä ajankohdasta lähtien EGR-venttiili ei enää toimi, koska tämä kynnys voidaan ylittää äkillisesti ja odottamatta, vaikka kyseinen venttiili huollettaisiin säännöllisesti. Ajoneuvon tehon häviäminen, joka ilmenee äkillisesti ja odottamatta, vaikuttaa ajoneuvon turvalliseen toimintaan esimerkiksi lisäämällä huomattavasti vakavan liikenneonnettomuuden riskiä ohitustilanteessa.
- 60 Lisäksi Auto Krainer väittää, että pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmän osien likaantuminen, joka aiheuttaa EGR-venttiilin toimintahäiriön, joka voi johtaa jopa venttiilin juuttumiseen, voi aiheuttaa hiukkasloukun ja moottorin tulipalon ja sen jälkeen koko ajoneuvon tulipalon, mikä vaarantaisi ajoneuvon turvallisen toiminnan.
- 61 Tästä on todettava, että jo asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan sanamuodosta ilmenee, että jotta estolaitteen tarve kuuluisi kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, tarpeen on oltava perusteltu paitsi moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta myös ajoneuvon turvallisen toiminnan kannalta. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 106 kohdassa, kun otetaan huomioon se, että kyseisessä säännöksessä käytetään konjunktioita ”ja”, sitä on tulkittava siten, että siinä säädetyt edellytykset ovat kumulatiivisia.
- 62 Sen vuoksi ja koska kyseistä poikkeusta on tämän tuomion 50 kohdassa korostetuin tavoin tulkittava suppeasti, pääasiassa kyseessä olevan kaltainen estolaite voi olla oikeutettu mainitun poikkeuksen nojalla vain, jos osoitetaan, että kyseinen laite on välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmän jonkin rakenneosan toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä aiheutuu konkreettinen vaara mainitulla järjestelmällä varustettua ajoneuvoa ajettaessa. Kuten

- julkisasiamies on korostanut ratkaisuehdotuksensa 126 kohdassa, tämän seikan tarkistaminen kuuluu kuitenkin pääasiassa tosiseikkojen arviointiin, joka kuuluu yksinomaan ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle.
- 63 Vaikka on lisäksi totta, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa ei aseteta nimenomaisesti muita edellytyksiä kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamiseksi, on kuitenkin niin, että estolaite, jonka pitäisi moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi toimia tavanomaisissa liikenneolosuhteissa suurimman osan vuodesta, olisi selvästi ristiriidassa kyseisen asetuksen tavoitteen kanssa, josta poikkeaminen sallitaan mainitussa säännöksessä vain tarkoin määritellyissä tilanteissa, ja johtaisi myös siihen, että ajoneuvojen typen oksidien (NO_x) päästöjen rajoittamisen periaatetta sellaisenaan loukattaisiin suhteettomasti.
- 64 Kun otetaan huomioon tälle 5 artiklan 2 kohdan a alakohdalle annettava suppea tulkinta, tällaista estolaitetta ei näin ollen voida oikeuttaa kyseisen säännöksen nojalla.
- 65 Sen hyväksyminen, että tämän tuomion 63 kohdassa kuvatun kaltainen estolaite voisi kuulua asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, johtaisi siihen, että kyseistä poikkeusta sovellettaisiin suurimman osan vuotta unionin alueella vallitsevissa todellisissa ajo-olosuhteissa, jolloin kyseisessä 5 artiklan 2 kohdassa vahvistettua tällaisten estolaitteiden kiellon periaatetta voitaisiin käytännössä soveltaa harvemmin kuin mainittua poikkeusta.
- 66 Auto Krainer ja Saksan hallitus vetoavat lisäksi siihen, että estolaitteen tarpeellisuuden käsite ei edellytä parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa ja että on otettava huomioon teknisen kehityksen taso EY-tyyppihyväksynnän ajankohtana arvioitaessa, onko tämä tarve perusteltu moottorin suojaamiseksi ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla tavalla. Niiden mukaan on tältä osin riidatonta, että lämpötilaikkunan mukaan toimivan EGR-järjestelmän käyttö eriasteisesti sen mukaan, milloin ajoneuvo on tyyppihyväksytty, on tekniikan kehityksen tason mukaista. Lisäksi tähän säännökseen sisältyvän ilmaisun ”on tarpeen” tulkinnassa on otettava huomioon tarve punnita ympäristöä koskevia intressejä valmistajien taloudellisten intressien kanssa.
- 67 Tältä osin on korostettava julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 129 kohdassa toteamin tavoin yhtäältä, että asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan seitsemänneistä perustelukappaleesta ilmenee, että unionin lainsäätäjä on epäpuhtauksien päästöjen raja-arvot määrittäessään ottanut huomioon valmistajien taloudelliset intressit ja erityisesti kustannukset, joita yrityksille aiheutuu tarpeesta noudattaa näitä arvoja. Valmistajien on siten mukauduttava ja sovellettava teknisiä laitteita, joilla kyseisiä arvoja kyetään noudattamaan, koska kyseisessä asetuksessa ei veloiteta käyttämään tiettyä teknologiaa.
- 68 Kuten toisaalta tämän tuomion 55 kohdassa on todettu, asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen ja ilmanlaadun parantaminen unionissa, edellyttää typen oksidien (NO_x) päästöjen tehokasta vähentämistä ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren aikana (tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmoottorin estolaite), C-693/18, EU:C:2020:1040, 113 kohta). Jos estolaite katsottaisiin kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sallituksi esimerkiksi pelkästään sillä perusteella, että tutkimuskustannukset ovat korkeat, tekninen laite on kallis tai ajoneuvoa on huollettava useammin ja kyseiset huollot ovat käyttäjälle kalliimpia, kyseinen tavoite vaarantuisi.

- 69 Sen vuoksi ja koska kyseistä säännöstä on tämän tuomion 50 ja 62 kohdassa muistutetuin tavoin tulkittava suppeasti, on katsottava, että estolaite on mainituissa säännöksessä tarkoitettulla tavalla ”tarpeen” ainoastaan silloin, kun tämän laitteen tai sillä varustetun ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän ajankohtana millään muulla teknisellä ratkaisulla ei voida välttää sellaisia moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömiä riskejä, joista aiheutuu konkreettinen vaara ajoneuvoa ajettaessa.
- 70 Toiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että estolaite, joka takaa kyseisessä asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, ei voi kuulua tällaisten laitteiden käyttökiellosta kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan pelkästään sillä perusteella, että kyseinen laite suojaa EGR-venttiiliin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkasloukun kaltaisia rakenneosia, paitsi jos osoitetaan, että mainittu laite on välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää näistä rakenneosista jonkin toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä aiheutuu konkreettinen vaara samalla laitteella varustettua ajoneuvoa ajettaessa. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan ei missään tapauksessa voi kuulua estolaite, jonka pitäisi moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi toimia tavanomaisissa liikenneolosuhteissa suurimman osan vuodesta.

Oikeudenkäyntikulut

- 71 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

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

- 1) Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että laite, joka takaa mainituissa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain ulkolämpötilan ollessa 15–33 °C ja ajettaessa alle 1 000 metrin korkeudessa, on kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.**
- 2) Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että estolaite, joka takaa kyseisessä asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain ulkolämpötilan ollessa 15–33 °C ja ajettaessa alle 1 000 metrin korkeudessa, ei voi kuulua tällaisten laitteiden käyttökiellosta kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan pelkästään sillä perusteella, että kyseinen laite suojaa pakokaasujen takaisinkierrätysventtiiliin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkasloukun kaltaisia rakenneosia, paitsi jos osoitetaan, että mainittu laite on välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää näistä rakenneosista jonkin toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä**

aiheutuu konkreettinen vaara samalla laitteella varustettua ajoneuvoa ajettaessa. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan ei missään tapauksessa voi kuulua estolaite, jonka pitäisi moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi toimia tavanomaisissa liikenneolosuhteissa suurimman osan vuodesta.

Allekirjoitukset