



# 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 kieltä – 5 artiklan 2 kohdan a alakohta – Poikkeus tästä kiellosta – Direktiivi 1999/44/EY – Kulutustavaroiden kauppa ja niihin liittyvät takuut – 3 artiklan 2 kohta – Ajoneuvon korjauksen yhteydessä asennettu laite

Asiassa C-134/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landesgericht Eisenstadt (Eisenstadtin alioikeus, Itävalta) on esittänyt 29.1.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 11.3.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**IR**

vastaan

**Volkswagen AG,**

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

– IR, edustajanaan M. Poduschka, Rechtsanwalt,

\* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

- Volkswagen AG, 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 sekä kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/44/EY (EYVL 1999, L 171, s. 12) 3 artiklan 2 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä IR ja toisaalta Volkswagen AG 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*

##### *Direktiivi 1999/44*

- 3 Direktiivi 1999/44 kumottiin tietyistä tavarakauppaa koskeviin sopimukseen liittyvistä seikoista, asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta sekä direktiivin 1999/44/EY kumoamisesta 20.5.2019 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2019/771 (EUVL 2019, L 136, s. 28) 1.1.2022 alkaen. Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-ajan perusteella pääasiaan sovelletaan kuitenkin edelleen direktiiviä 1999/44.
- 4 Direktiivin 1999/44 1 artiklan 2 kohdan f alakohdassa säädettiin seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

f) ’korjaamisella’ tavarantoimittajan saattamista kauppasopimuksen mukaiseksi, jos tavarassa on virhe.”

5 Mainitun direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Kuluttajan oikeudet”, säädettiin seuraavaa:

”1. Myyjä on vastuussa kuluttajalle virheestä, joka on olemassa tavaran luovutushetkellä.

2. Virheen johdosta kuluttajalla on oikeus saada tavara saatetuksi sopimuksen mukaiseksi vastikkeetta korjaamalla tai vaihtamalla tavara 3 kohdan mukaisesti taikka saada asianmukainen hinnanalennus tai purkaa sopimus kyseisten tavaroiden osalta 5 ja 6 kohdan mukaisesti.

– –”

*Asetus N:o 715/2007*

6 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. – –”

7 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

8 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 taikka joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana.”

9 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 tyyppihyväksyttävät 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 kestävyuden 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. – –

– –”

10 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.”

11 Kyseisen asetuksen liitteessä I, jonka otsikko on ”Päästörajat”, säädetään muun muassa typen oksidien (NO<sub>x</sub>) päästöjen raja-arvoista.

*Asetus N:o 692/2008*

12 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.

13 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.”

14 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 haihtumis päästöihin vaikuttavia laitteita, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta”.

15 Kyseisen asetuksen 3 artiklan 9 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Liitteessä VIII esitettyä tyyppi 6 -testiä, jossa mitataan päästöjä alhaisissa lämpötiloissa, ei sovelleta dieselajoneuvoihin.

Tyyppi hyväksynnän hakemisen yhteydessä valmistajan on kuitenkin esitettävä hyväksyntäviranomaiselle näyttö siitä, että tyypin oksidien [(NO<sub>x</sub>)] 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 tyyppi hyväksyntää, jos toimitetut tiedot eivät riitä osoittamaan, että jälkikäsitteilylaite tosiasiallisesti saavuttaa määritellyssä ajassa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan.

--”

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

”Valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitus asentaa asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppi hyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppi hyväksyntä [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 [(Puitteiden direktiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1)] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä liitteen XIII mukaisesti.

--”

- 17 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:

--

c) Pakokaasujen takaisinkierätykset [(EGR)]:

käytössä vai ei

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

--”

***Itävallan oikeus***

- 18 Yleisen siviililain (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä ABGB), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa, 871 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Jos osapuoli erehtyi antamansa tai toisen osapuolen tietoon tulleen tahdonilmaisun sisällössä ja erehdys koskee pääkohdetta tai olennaista ominaisuutta, johon liittyvä sopimuksen tekemisen erityinen tarkoitus oli ilmaistu, tälle osapuolelle ei synny velvoitetta, jos erehdys johtui toisesta sopimuspuolesta tai tämän täytyi olla siitä tietoinen asiaan liittyvien seikkojen perusteella tai erehdys saatettiin sen tietoon vielä ajoissa.”

**Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

- 19 Kuluttaja IR osti vuonna 2013 tehdyllä kauppasopimuksella auton, jonka merkki on Volkswagen ja malli Touran Comfortline BMT TDI ja joka on varustettu EA 189 -tyyppisellä Euro 5 -sukupolven dieselmoottorilla, jonka sylinteritilavuus on 1,6 litraa ja teho 77 kilowattia.
- 20 IR nosti ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Landesgericht Eisenstadtissa (Eisenstadtin alioikeus, Itävalta) kanteen, jossa hän vaatii kauppasopimuksen purkamista ABGB:n 871 §:n nojalla.

- 21 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseessä olevassa ajoneuvossa on sisäinen päästöjen vähentämijärjestelmä eli pakokaasujen takaisinkierätyksen venttiili (jäljempänä EGR-venttiili) ja hiukkasloukkuun perustuva pakokaasujen jälkikäsitteilyjärjestelmä mutta ei minkäänlaista typen oksidien (NO<sub>x</sub>) käsittelyjärjestelmää.
- 22 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toimittamien tietojen mukaan kyseisessä ajoneuvossa oli alun perin moottorin ohjauslaitteeseen kuuluva ohjelmisto, joka ohjasi pakokaasujen takaisinkierätyksen järjestelmän toimimaan kahdella eri tavalla (jäljempänä kytkentäjärjestelmä) eli moodissa 0, joka aktivoituu ajettaessa autolla maantiellä, ja moodissa 1, joka toimii epäpuhtauspäästöjen tyyppihyväksyntätestauksessa, jota kutsutaan nimellä New European Driving Cycle (NEDC) ja joka suoritetaan laboratoriossa. Moodin 0 toiminnan aikana pakokaasujen takaisinkierätyksenaste pieneni. Tavanomaisissa käyttöolosuhteissa mainittu ajoneuvo toimi lähes yksinomaan moodissa 0, eikä se noudattanut asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjä typen oksidien (NO<sub>x</sub>) päästöjen raja-arvoja.
- 23 VW-ajoneuvojen Itävallan maahantuoja ilmoitti 8.10.2015 päivätyllä kirjeellä IR:lle, että hänen ajoneuvoonsa oli tarpeen tehdä jälkiasennuksia ja että valmistaja vastaisi kaikista tätä varten tarvittaviin korjauksiin liittyvistä kustannuksista. Tämän jälkeen IR:ää kehoitettiin asennuttamaan mainitun ohjelmiston päivitys, joka poistaa kytkentäjärjestelmän toiminnasta, ja IR suostui tähän.
- 24 Tämän päivityksen vaikutuksena oli myös EGR-venttiilin säätäminen pakokaasujen takaisinkierätyksenasteen hallitsemiseksi siten, että venttiili toimii vähäpäästöisessä moodissa vain ulkolämpötilan ollessa 15–33 °C ja ajettaessa alle 1000 metrin korkeudessa (jäljempänä lämpötilaikkuna) ja että tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella takaisinkierätyksenaste vähenee lineaarisesti nolnaan, mistä on seurauksena typen oksidien (NO<sub>x</sub>) päästöjen lisääntyminen asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjä raja-arvoja suuremmiksi.
- 25 Kraftfahrt-Bundesamt (Saksan liittovaltion moottoriajoneuvoliikennevirasto), joka on Saksan hyväksyntäviranomaisen, myönsi luvan tekniseen muutokseen eli kyseisen ohjelmiston päivittämiseen eikä siis peruuttanut EY-tyyppihyväksyntää. Kyseinen viranomaisen totesi muun muassa, ettei kyse ollut asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitetusta kielletystä estolaitteesta. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan kyseisellä viranomaisella ei kuitenkaan ollut mitään tietoa päivittämiseen käytetystä ohjelmistosta, koska se ei pyytänyt ohjelmiston toimittamista.
- 26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että kytkentäjärjestelmä, jolla kyseessä oleva ajoneuvo oli alun perin varustettu, ei ollut asetuksen N:o 715/2007 ja erityisesti sen 5 artiklan vaatimusten mukainen. Se toteaa tässä yhteydessä yhtäältä, että kyseisestä järjestelmästä seurasi, että EGR-venttiili oli säädetty siten, että kun ajoneuvoa käytettiin tavanomaisissa olosuhteissa, käyttö ei ollut kyseisen asetuksen vaatimusten eikä sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaista, ja toisaalta, ettei kyseessä ollut kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu sallittu estolaite.
- 27 Kyseinen tuomioistuin toteaa myös, että sen käsiteltävänä olevan asian tosiseikoista ilmenee, että IR ajatteli ostavansa näiden vaatimusten mukaisen ajoneuvon ja ettei hän olisi ostanut sitä, jos hän olisi tiennyt, ettei näin ollut.

- 28 Mainittu tuomioistuin toteaa kuitenkin, että Itävallan oikeuden mukaan sellaisen henkilön sopimuskumppani, jonka suostumusta rasittaa olennainen virhe, voi välttää tämän virheen oikeudelliset seuraukset asettamalla tämän henkilön samaan asemaan, jossa hän olisi ollut ilman tätä virhettä. Asianomaisella henkilöllä ei tällöin enää ole oikeussuojan tarvetta.
- 29 Volkswagen katsoo, että IR on päässyt oikeuksiinsa kyseisen ohjelmiston päivittämisellä eikä hänellä sen vuoksi ole enää oikeussuojan tarvetta, mutta IR kiistää tämän.
- 30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo näin ollen, että sen on asian ratkaisemiseksi selvitettävä, onko lämpötilaikkuna unionin oikeuden vaatimusten ja erityisesti asetuksissa N:o 715/2007 ja N:o 692/2008 säädettyjen vaatimusten mukainen tekninen ratkaisu. Jos näin on, IR:n tekemää kauppasopimusta ei voida purkaa vaan hänen kanteensa on hylättävä.
- 31 Kyseinen tuomioistuin huomauttaa, että Itävallassa lämpötilat ovat suurimman osan vuodesta alle 15 °C. Se toteaa, ettei ole mahdollista määrittää, onko lämpötilaikkuna välttämätön moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta. Ei ole myöskään mahdollista määrittää, noudatettaisiinko asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä koskevia vaatimuksia siinä tapauksessa, että päivitys olisi toteutettu ilman lämpötilaikkunaa.
- 32 Tässä tilanteessa Landesgericht Eisenstadt 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 – – 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ajoneuvon laitetta, joka toimii siten, että [EGR-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 lämpötilan ollessa [lämpötilaikkunassa] ja että tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella kierrätysaste pienenee lineaarisesti nolnaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, jolloin ajoneuvon [typen oksidien (NOx) päästöt] lisääntyvät siten, että niillä ylitetään asetuksessa N:o 715/2007 säädettyt raja-arvot?
- 2) Onko ensimmäisen kysymyksen arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko ensimmäisessä kysymyksessä mainittu ajoneuvon laite välttämätön moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta?
- 3) Onko toisen kysymyksen arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko EGR-venttiili se moottorin osa, jota on tarkoitus suojella vaurioitumiselta?
- 4) Onko ensimmäisen kysymyksen arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko siinä mainittu ajoneuvon laite asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa tai onko kysymyksessä kuvattuun EGR-venttiilin säätämiseen velvollisuus – – direktiivin [1999/44] 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna korjaamisena?”



## Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

### *Ensimmäinen kysymys*

- 33 Aluksi on syytä palauttaa mieleen, 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).
- 34 Nyt käsiteltävässä asiassa ensimmäisessä kysymyksessä 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.
- 35 On todettava, että Volkswagen 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 takaisinkierrätysaste vähenee lineaarisesti ja se on nolla vasta -5 °C:n ulkolämpötilassa.
- 36 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).
- 37 Jotta ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle voidaan antaa hyödyllinen vastaus, on näin ollen katsottava, että kyseinen tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa, 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.

- 38 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 aktivoidakseen, 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”.
- 39 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).
- 40 Unionin tuomioistuin on myös katsonut, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettujen päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan kuuluvat sekä pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyksi 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).
- 41 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 (NOx) päästöjen tarkkailuun ja vähentämiseen. Puhdistamisen tehokkuus on sidoksissa edellä mainitun ohjelmiston ohjaamaan EGR-venttiilin avaamiseen. Mainitun ohjelmiston päivittämisellä määritellyn lämpötilaikkunan, jota tarkoitetaan tämän tuomion 24 kohdassa, ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti noltaan, mikä johtaa typen oksidien (NOx) päästöille asetuksella N:o 715/2007 vahvistettujen raja-arvojen ylittymiseen.
- 42 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 tarkoitetulla tavalla.
- 43 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).
- 44 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”.
- 45 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.

- 46 Näin ollen kyseinen käsite on unionin oikeuden käsite, jota on tulkittava koko Euroopan 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).
- 47 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 Volkswagen pääasiallisesti väittää kirjallisissa huomautuksissaan – ajoneuvon käyttöön olosuhteissa, jotka vastaavat pääasian tosiseikkojen ajankohtana sovellettua tämän tuomion 22 kohdassa tarkoitettua tyyppihyväksyntätestiä, joka suoritetaan laboratorioissa 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 testaussyklit 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).
- 48 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).
- 49 Näistä säännöksistä ei kuitenkaan ilmene mitään seikkaa, jonka perusteella voitaisiin erottaa toisistaan pääasiassa kyseessä olevan ohjelmiston kaltaisen laitteen 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 47 kohdassa määriteltyjä tavanomaisia ajo-olosuhteita.
- 50 Tämän tuomion 47 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<sub>x</sub>) 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).

- 51 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.
- 52 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<sub>x</sub>) jälkikäsitteilylaite saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä –7 °C:n lämpötilassa. Kyseisen 3 artiklan 9 kohdan viidennen alakohdan mukaan hyväksyntäviranomaisen 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.
- 53 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.
- 54 Ensimmäiseen 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 mainituissa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, on kyseisen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.

### ***Toinen ja kolmas kysymys***

#### *Tutkittavaksi ottaminen*

- 55 IR väittää, että toinen kysymys, jolla ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, vaikuttaako lämpötilaikkunan kaltaisen laitteen tarpeellisuus moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tällaisen laitteen laillisuuteen, on luonteeltaan hypoteettinen, koska kyseinen tuomioistuin on todennut, ettei se ole voinut määrittää, oliko lämpötilaikkuna tarpeen kyseisen ajoneuvon moottorin suojaamiseksi vaurioilta.
- 56 On muistutettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklassa käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos siis esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden

tulkintaa, unionin tuomioistuimella on lähtökohtaisesti velvollisuus vastata niihin (tuomio 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Asiakirjaväärennökset), C-510/19, EU:C:2020:953, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 57 Tästä seuraa, että unionin oikeutta koskevilla kysymyksillä oletetaan olevan merkitystä asian ratkaisemisen kannalta. Unionin tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen vain, jos on ilmeistä, että unionin oikeuden tulkittamisella, jota kansallinen tuomioistuin on pyytänyt, ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (tuomio 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Asiakirjaväärennökset), C-510/19, EU:C:2020:953, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 58 Nyt käsiteltävässä asiassa on totta, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ennakkoratkaisupyynnössä, ettei ole mahdollista määrittää, onko lämpötilaikkuna tarpeen kyseisen ajoneuvon moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta.
- 59 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee kuitenkin myös, että toisella ja kolmannella kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, kyseinen tuomioistuin ilmaisee epäilyksensä siitä, miten on tulkittava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa, jossa säädetään, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttöä koskevaa kieltoa ei sovelleta, jos ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”.
- 60 Tässä tilanteessa ei ole ilmeistä, ettei mainitun tuomioistuimen pyytämällä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan tutkinnalla olisi mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai että se koskisi luonteeltaan hypoteettista ongelmaa.
- 61 Toinen ja kolmas kysymys on näin ollen otettava tutkittavaksi.

### *Asiakysymys*

- 62 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella ja kolmannella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että estolaite, joka takaa mainituissa asetuksessa säädettyjen päästöjen raja-arvojen noudattamisen vain lämpötilaikkunassa, voi kuulua tällaisten laitteiden käyttökiellosta kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan, jos laite suojaa EGR-venttiiliä.
- 63 Koska tässä säännöksessä säädetään poikkeus päästövähennysjärjestelmien 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).
- 64 Ensinnäkin asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettusta 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 c alakohdassa mainitaan nimenomaisesti pakokaasujen kierrätys.

Näin ollen EGR-venttiili, joka avoinna ollessaan mahdollistaa pakokaasujen ohjaamisen imusarjaan, jotta ne voidaan polttaa toiseen kertaan, on moottorista erillinen rakenneosana. Se nimittäin sijaitsee moottorin poistoaukossa pakosarjan jälkeen.

- 65 Siltä osin kuin seuraavaksi on kyse asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaan sisältyvistä vahingon ja vaurioitumisen käsitteistä, unionin tuomioistuimien on katsottava, 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).
- 66 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).
- 67 Tätä tulkintaa tukee asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on tämän tuomion 50 kohdassa todetun mukaisesti ympäristönsuojelun korkean tason takaaminen ja ilmanlaadun parantaminen unionissa, mikä edellyttää typen oksidien (NO<sub>x</sub>) 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).
- 68 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.
- 69 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 Volkswagenin väitteellä, jonka mukaan kyseisen käsitteen englanninkielisestä versiosta (damage) ja saksankielisistä versiosta (Beschädigung) ilmenee, ettei kyseinen käsite kata yksinomaan äkillisiä ja odottamattomia tapahtumia.
- 70 Yhtäältä on nimittäin julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 115 kohdassa pääasiallisesti toteaminen 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 63 ja 67 kohdassa mainittuihin syihin.
- 71 Saksan hallitus ja Volkswagen 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.
- 72 Lisäksi Volkswagen väittää, että pakokaasujen takaisinkierätyjärjestelmän 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.
- 73 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.
- 74 Sen vuoksi ja koska kyseistä poikkeusta on tämän tuomion 63 kohdassa korostetuina 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 takaisinkierätyjärjestelmän jonkin rakenneosan toimintahäiriöstä johtuvat moottorin vaurioitumisen tai vahingoittumisen välittömät riskit, jotka ovat niin vakavia, että niistä aiheutuu konkreettinen vaara mainitulla laitteella varustettua ajoneuvoa ajettaessa. Kuten julkisasiamies on korostanut ratkaisuehdotuksensa 126 kohdassa, tämän seikan tarkistaminen kuuluu kuitenkin pääasiassa tosiseikkojen arviointiin, joka kuuluu yksinomaan ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle.
- 75 Vaikka lisäksi on 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 (NOx) päästöjen rajoittamisen periaatetta sellaisenaan loukattaisiin suhteettomasti.
- 76 Kun otetaan huomioon tälle 5 artiklan 2 kohdan a alakohdalle annettava suppea tulkinta, tällaista estolaitetta ei näin ollen voida oikeuttaa kyseisen säännöksen nojalla.
- 77 Sen hyväksyminen, että tämän tuomion 75 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.
- 78 Volkswagen 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.

- 79 Tältä osin on korostettava julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 129 kohdassa toteamin tavoin yhtäältä, että asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan seitsemännestä 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.
- 80 Kuten toisaalta tämän tuomion 67 kohdassa on todettu, asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen ja ilmanlaadun parantaminen unionissa, edellyttää typen oksidien (NO<sub>x</sub>) 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.
- 81 Sen vuoksi ja koska kyseistä säännöstä on tämän tuomion 63 ja 74 kohdassa muistutetuin tavoin tulkittava suppeasti, on katsottava, että estolaite on mainitussa 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.
- 82 Toiseen ja kolmanteen 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-venttiiliä, paitsi jos osoitetaan, että mainittu laite on välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää tämän rakenneosan 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.

#### ***Neljäs ennakkoratkaisukysymys***

- 83 Tämän tuomion 33 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti ja ennakkoratkaisupyyntöön sisältyvien tietojen perusteella hyödyllisen vastauksen antamiseksi ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle on katsottava, että kyseinen tuomioistuin tiedustelee neljännellä kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa, luettuina yhdessä kyseisen



asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan kanssa, tulkittava siten, että sillä seikalla, että viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu estolaite on asennettu ajoneuvon käyttöönoton jälkeen direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun korjaamisen yhteydessä, on merkitystä arvioitaessa sitä, onko kyseisen laitteen käyttö kielletty 5 artiklan 2 kohdan nojalla.

#### *Tutkittavaksi ottaminen*

- 84 Saksan hallitus katsoo, että tämä kysymys on jätettävä tutkimatta, koska ennakkoratkaisupyynnössä ei esitetä syitä, joiden vuoksi vastaus tällaiseen kysymykseen olisi tarpeen pääasian ratkaisemiseksi.
- 85 Tässä tapauksessa ei ole ilmeistä, että neljäs kysymys kuuluisi tämän tuomion 57 kohdassa lueteltuihin tapauksiin, joissa unionin tuomioistuin voisi kieltäytyä vastaamasta ennakkoratkaisukysymykseen.
- 86 Ennakkoratkaisupyynnöstä päinvastoin ilmenee yhtäältä, että kyseisen estolaitteen asentamisen tarkoituksena oli poistaa kytkentäjärjestelmän lainvastaisuus ja täyttää asetuksen N:o 715/2007 vaatimukset korjaamalla, ja toisaalta, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että on määritettävä, onko sillä seikalla, että ajoneuvoa ei ollut sen käyttöönottoajankohtana varustettu kyseisellä estolaitteella, merkitystä sen arvioinnissa, onko kyseinen laite kyseisen asetuksen mukainen.
- 87 Neljäs kysymys on siten otettava tutkittavaksi.

#### *Asiakysymys*

- 88 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan, jossa säädetään, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, tai kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan, jossa määritellään estolaitteen käsite, sanamuodosta ei ilmene, että arvioitaessa sitä, onko estolaitteen käyttö kielletty, olisi tehtävä ero sen mukaan, onko tällainen laite asennettu ajoneuvon valmistusvaiheessa vai vasta ajoneuvon käyttöönoton jälkeen esimerkiksi direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun korjaamisen yhteydessä.
- 89 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 137 ja 138 kohdassa, tätä tulkintaa tukee se asiayhteys, johon asetuksen N:o 715/2007 kyseiset säännökset kuuluvat, ja kyseisen asetuksen tavoite.
- 90 Yhtäältä mainittujen säännösten asiayhteydestä on nimittäin todettava, että asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan toisen virkkeen mukaan valmistajan on osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksyttävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön unionissa, on tyyppihyväksytyt kyseisen asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Kyseisen 4 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa täsmennetään, että nämä velvollisuudet sisältävät mainitun asetuksen liitteessä I ja saman asetuksen 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen.

- 91 Lisäksi asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitettu asentaa asetuksen [N:o 715/2007] soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppihyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä direktiivin [2007/46] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä liitteen [XIII] mukaisesti”.
- 92 Asetusten N:o 715/2007 ja N:o 692/2008 näistä säännöksistä seuraa, että pilaantumista rajoittavien laitteiden on täytettävä asetuksessa N:o 715/2007 säädetyt velvollisuudet riippumatta siitä, onko ne asennettu alun perin vai ajoneuvon käyttöönoton jälkeen.
- 93 Toisaalta se, että ajoneuvojen valmistajien sallittaisiin asentaa ajoneuvon käyttöönoton jälkeen estolaite, joka ei ole näiden velvoitteiden mukainen, olisi vastoin tämän tuomion 50 kohdassa mainittua asetuksella N:o 715/2007 tavoiteltua päämäärää, joka on ympäristönsuojelun korkean tason takaaminen ja erityisesti dieselajoneuvojen tyypin oksidien (NOx) päästöjen huomattava vähentäminen ilman laadun parantamiseksi ja saastepäästöjen raja-arvojen noudattamiseksi.
- 94 Neljänteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa, luettuina yhdessä kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että sillä seikalla, että viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu estolaite on asennettu ajoneuvon käyttöönoton jälkeen direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua korjaamisen yhteydessä, ei ole merkitystä arvioitaessa sitä, onko kyseisen laitteen käyttö kielletty 5 artiklan 2 kohdan nojalla.

### Oikeudenkäyntikulut

- 95 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 mainitussa 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 säädetyin poikkeuksen soveltamisalaan pelkästään sillä perusteella, että kyseinen laite suojaa pakokaasujen takaisinkierätyksventtiiliä, paitsi jos osoitetaan, että mainittu laite on**

välttämättä tarpeen, jotta voidaan välttää tämän rakenneosan 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.

- 3) Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa, luettuina yhdessä kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että sillä seikalla, että viimeksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu estolaite on asennettu ajoneuvon käyttöönoton jälkeen kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/44/EY 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua korjaamisen yhteydessä, ei ole merkitystä arvioitaessa sitä, onko kyseisen laitteen käyttö kielletty asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan nojalla.

Allekirjoitukset