

Asia C-138/20

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

13.3.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Stuttgart (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

13.3.2020

Kantaja:

O.

Vastaaja:

P.

Pääasian kohde

Moottorijoneuvojen estolaitteiden sallittavuus

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta

Unionin oikeuden tulkinta, SEUT 267 artikla

Ennakkoratkaisukysymykset

1. Käsitteen ”estolaite” tulkinta

1-1: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsite ”rakenteeseen kuuluva laite” käsittää yksinomaan fyysisen rakenteen mekaaniset osat?*

Jos kysymykseen 1-1 vastataan kieltävästi:

1-2: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmä käsittää ainoastaan moottoriin jälkikäteen asennetun pakokaasujen puhdistuslaitteen (esimerkiksi dieselajoneuvojen hapetuskatalysaattorit, dieselhiukkassuodattimet tai typen oksidien (NOx) päästöjä vähentävät katalysaattorit)?*

1-3: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmä käsittää sekä moottorin sisäiset että ulkoiset toimenpiteet päästöjen vähentämiseksi?*

2. Käsitteen ”tavanomaisessa käytössä” tulkinta

2-1: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsitteellä ”tavanomaisessa käytössä” kuvataan ainoastaan ajo-olosuhteita uudessa eurooppalaisessa ajosyklissä (NEDC)?*

Jos kysymykseen 2-1 vastataan kieltävästi:

2-2: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa, luettuna yhdessä 5 artiklan 1 kohdan kanssa, tulkittava ja sovellettava siten, että valmistajien on taattava, että asetuksen liitteessä I säädettyjä raja-arvoja noudatetaan myös jokapäiväisessä käytössä?*

Jos kysymykseen 2-2 vastataan myöntävästi:

2-3: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsitteellä ”tavanomaisessa käytössä” kuvataan tosiasiallisia ajo-olosuhteita jokapäiväisessä käytössä?*

Jos kysymykseen 2-3 vastataan kieltävästi:

2-4: *Onko asetuksen (EY) [N:o 715/2007] 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että käsitteellä ”tavanomaisessa käytössä” kuvataan tosiasiallisia ajo-olosuhteita jokapäiväisessä käytössä, jossa keskinopeus on 33,6 km/h ja enimmäisnopeus 120,00 km/h?*

3. Lämpötilaperusteisten päästöjenrajoitusstrategioiden sallittavuus

3-1: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että kiellettyä on ajoneuvon varustaminen siten, että se osa, joka voi vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että pakokaasun takaisinkierrätysosuus on säädetty niin, että [se] takaa vähäpäästöisen toimintamoodin vain 20 ja 30 celsiusasteen välillä ja että kyseinen osuus pienenee tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella asteittain?*

Jos kysymykseen 3-1 vastataan kieltävästi:

- 3-2: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että estolaite on samoin kielletty, jos se suojaa moottoria jatkuvasti 20–30 celsiusasteen lämpötilaikkunan ulkopuolella ja sen seurauksena pakokaasujen takaisinkierrätys vähenee merkittävästi?*

4. Poikkeuksessa tarkoitettun käsitteen ”perustellusti tarpeen” tulkinta

- 4-1: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmien käytön on katsottava olevan perustellusti tarpeen kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla vain, jos kyseisen ajoneuvomallin tyyppihyväksynnän antamisajankohtana saatavilla olevan huipputekniikan käytöstä huolimatta ei voitu suojata moottoria vaurioitumiselta tai vahingolta eikä varmistaa ajoneuvon turvallista toimintaa?*

Jos kysymykseen 4-1 vastataan kieltävästi:

- 4-2: *Onko asetuksen (EY) [N:o 715/2007] 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmien käytön ei ole katsottava olevan perustellusti tarpeen kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla, jos moottorinohjausjärjestelmään tältä osin tallennetut parametrit on valittu siten, että lämpötilaperusteisuutensa vuoksi pakokaasujen puhdistus ei käynnisty ollenkaan tai käynnistyy ainoastaan rajoitetusti suurimman osan vuodesta odotettavissa olevien lämpötilojen vuoksi?*

5. Poikkeuksessa tarkoitettun käsitteen ”vaurioituminen” tulkinta

- 5-1: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että tarkoitus on suojata ainoastaan moottoria vaurioitumiselta?*

- 5-2: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että vaurioitumisen käsitteestä ei katsota olevan kyse, jos se koskee niin kutsuttuja kuluvia osia (kuten EGR-venttiiliä)?*

- 5-3: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että tarkoitus on suojata vaurioitumiselta tai vahingolta myös muita ajoneuvon osia, erityisesti pakokaasujen käsittelemiseksi asennettuja komponentteja?*

6. Unionin oikeuden rikkomisen oikeudelliset vaikutukset ja seuraamukset

6-1: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa, 4 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa, 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa sekä 13 artiklaa tulkittava ja sovellettava siten, että niillä suojataan ainakin myös ajoneuvon, joka ei ole asetuksen (EY) N:o 715/2007 vaatimusten mukainen, ostajan omaisuutta?*

Jos kysymykseen 6-1 vastataan kieltävästi:

6-2: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 4 artiklan 1 kohdan toista alakohtaa, 4 artiklan 2 kohdan toista alakohtaa, 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa sekä 13 artiklaa tulkittava ja sovellettava siten, että jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamusmekanismista, jossa ajoneuvojen ostajille annetaan tehokkaaseen vaikutukseen liittyvistä syistä kanneoikeus markkinoita säätelevän unionin oikeuden noudattamisen takaamiseksi?*

6-3: *Onko direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohtaa ja 26 [artiklan] 1 kohtaa tulkittava ja sovellettava siten, että valmistaja rikkoo direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan mukaista velvollisuuttaan antaa voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, jos se on asentanut ajoneuvoon asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kielletyn estolaitteen, ja tällaisen ajoneuvon markkinoille saattaminen rikkoo direktiivin 2007/46/EY 26 artiklan 1 kohdan mukaista kieltoa myydä ajoneuvoja, joita ei ole varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella?*

6-4: *Onko asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY tavoitteena ja tarkoituksena, että asetuksen (EY) N:o 715/2007 liitteessä I vahvistetut päästörajat tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdassa, luettuna yhdessä asetuksen (EY) N:o 385/2009 kanssa, tarkoitettu vaatimustenmukaisuustodistus synnyttävät ostajia suojaavia oikeuksia siten, että laadun perustana olevien asetuksen päästörajajojen tai ajoneuvon rekisteröintiä koskevien säännösten rikkomisesta seuraa, ettei valmistaja saa unionin oikeuden nojalla vähentää maksettavasta korvauksesta ajoneuvon käytöstä saatua etua, jos ajoneuvoa koskeva sopimus purkautuu?*

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 (EUVL 2007, L 171, s. 1)

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annettu komission asetus (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1)

Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY (EUVL 2007, L 263, s. 1)

Kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/44/EY (EYVL 1999, L 171, s. 12)

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Siviililaki (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB), 823 ja 826 §

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-hyväksynnästä annettu asetus (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, jäljempänä EG-FGV), 6 ja 27 §

Lyhyt kuvaus tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Kantaja osti 30.5.2012 vastaajalta, joka on saksalainen autonvalmistaja, uuden Porsche Cayenne Diesel Tiptronic -ajoneuvon 71 156,66 euron bruttohintaan. Ajoneuvo täyttää vastaajan antamien tietojen mukaan edellytykset luokittelulle dieselajoneuvojen Euro 5 -päästöluokkaan. Asianosaiset ovat eri mieltä siitä, onko asia todella näin.
- 2 Kantaja on sittemmin tullut siihen käsitykseen, että ajoneuvossa oleva ohjausohjelmisto, jolla rajoitetaan pakokaasujen puhdistusta ja sen tehokkuutta lämpötilan mukaan, on asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitettu kielletty estolaite. Hän vaati siksi vastaajaa purkamaan kauppasopimuksen 14.2.2019 mennessä, mistä vastaaja kuitenkin kieltäytyi.
- 3 Asiassa on riidatonta, että vastaaja käyttää niin kutsuttua moottorin sisäistä pakokaasujen takaisinkieräytystä. Moottorin palotilassa syntyvien typen oksidien päästöjen vähentämiseksi osa pakokaasusta johdetaan takaisin moottorin imujärjestelmään, ja tämä osa pakokaasusta osallistuu uudelleen palamiseen. Pakokaasujen takaisinkieräytys toimii täysimääräisesti kuitenkin ainoastaan 20–30 celsiusasteen lämpötilassa (jäljempänä lämpötilaikkuna). Tätä alhaisemmissa ulkolämpötiloissa se toimii rajoitetusti tai ei lainkaan.

- 4 Saksan liittotasavallan moottoriajoneuvovirasto (Kraftfahr-Bundesamt) ei ole tähän mennessä määrännyt riidanalaista ajoneuvoa ja saman tyyppin ajoneuvoja vedettäväksi takaisin markkinoilta.

Pääasian asianosaisten keskeiset lausumat

- 5 Kantaja katsoo, että lämpöikkunan käyttö on lähtökohtaisesti kiellettyä. Hänen mukaansa vastaaja käyttää asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen vastaista ohjelmistoa, jolla moottorin sisäistä pakokaasujen takaisinkierrätystä ja sen tehokkuutta ohjataan ulkolämpötilan perusteella. Näin muutetaan kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettua päästöjenrajoitusjärjestelmän osan toimintaa, jolloin päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuus vähenee sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana.
- 6 Asetuksen N:o 715/2007 liitteessä I vahvistettuja päästörajoja on kantajan mukaan noudatettava paitsi uudessa eurooppalaisessa ajosyklissä (NEDC) myös tavanomaisessa käytössä, toisin sanoen ajoneuvon jokapäiväisessä käytössä.
- 7 Vastaaja ei kiistä käyttävänsä estolaitetta mutta pitää sitä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen nojalla sallittuna. Kyseisen säännöksen mukaan valmistaja voi toteuttaa toimenpiteitä osien kaikenlaisen vahingoittumisen välttämiseksi. Nyt tarkasteltavassa tapauksessa on vastaajan mukaan tarpeen vähentää pakokaasujen takaisinkierrätystä ulkolämpötilan perusteella, koska ainoastaan tällä voidaan ehkäistä dieselmootorin nokeentumista.
- 8 On lisäksi merkityksetöntä, millaiset ajoneuvon päästömäärät ovat jokapäiväisessä käytössä. Euro-standardien päästörajat liittyvät yksityiskohtaisesti määriteltyihin testausolosuhteisiin, joten merkityksellisiä ovat pelkästään päästöjen määrät näissä olosuhteissa.

Yhteenveto ennakkoratkaisupyyntöön perusteista

- 9 Kantaja ei voi enää esittää vaateita kauppasopimuksen perusteella, mutta hänellä on mahdollisesti BGB:n 823 §:n 2 momentin, luettuna yhdessä asetuksen N:o 715/2007 ja/tai EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n 1 momentin kanssa, mukaisia deliktiin perustuvia oikeuksia.
- 10 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on taipuvainen katsomaan, että nämä oikeudet ovat olemassa. Ensinnäkin BGB:n 823 §:n 2 momentissa edellytetään ”toisen suojelemiseen tarkoitettun lain” rikkomista. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan asetus N:o 715/2007 on tällainen suojalaki. Toiseksi kyseessä on myös BGB:n 826 §:ssä tarkoitettu ”hyvien tapojen vastainen tahallaan aiheutettu vahinko”. Jotta tämä voidaan ratkaista lopullisesti, on kuitenkin selvitettävä, käyttääkö vastaaja tosiasiallisesti asetuksessa N:o 715/2007 kiellettyä estolaitetta. Jos näin on, direktiivin 2007/46 18 artiklassa edellytettävä

vaatimustenmukaisuustodistus ei olisi voimassa, jolloin kyseessä olisi myös EG-FGV:n, jolla kyseinen direktiivi pannaan täytäntöön Saksan oikeudessa, rikkominen.

- 11 Saksalaisten tuomioistuinten ”dieselskandaalin” käsittelyyn liittyvän erilaisen tulkintakäytännön vuoksi asetuksen N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46 tulkintaan liittyy epävarmuutta. Tämä epävarmuus voidaan poistaa ainoastaan unionin tuomioistuimen ratkaisulla.
- 12 Unionin tuomioistuimelle esitetyt kysymykset jakautuvat kuuteen aihekokonaisuuteen.

1. Käsite ”estolaite”

- 13 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan sanamuodon perusteella ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle herää kysymys, käsittääkö käsite ”rakenteeseen kuuluva laite” yksinomaan fyysisen rakenteen mekaaniset osat (kysymys 1–1).
- 14 Jos rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitettä on tulkittava näin suppeasti, tähän käsitteeseen eivät kuulu sähköinen moottorinohjaus ja sen ohjelmisto. Käsitelmäritelmän systemaattinen asiayhteys, jossa luetellaan henkilöautojen, joissa käytetään nykyisin enimmäkseen – ja ainakin myös – sähköistä ohjausta, käyttövoimajärjestelmän useita parametreja, ei yksiselitteisesti tue tällaista käsitteen rajaamista mekaanis-fyysisiin rakenteisiin. Säännöksen englanninkielisen version, jossa ennen parametrien luettelemista käytetään ilmaisua ”any element of design which senses –”, tarkastelusta ilmenee selvästi, että mainittu käsite kattaa myös ohjelmiston.
- 15 Lisäksi on selvitettävä, käsittääkö estolaitteen määritelmässä käytetty käsite ”päästöjenrajoitusjärjestelmä” myös strategiat, joilla päästöjä rajoitetaan niiden syntyapaikassa, toisin sanoen moottorin polttokammiossa, pakokaasujen takaisinkierrätyksen avulla, vai kuvataanko sillä ainoastaan moottorin ulkoista pakokaasujen puhdistuslaitetta dieselhiukkassuodattimien ja typen oksidien päästöjä vähentävien katalysaattorien muodossa (kysymys 1–2). Tätä käsitettä ei määritellä asetuksessa N:o 715/2007.
- 16 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen käsityksen mukaan ei ole syytä erotella moottorin sisäisiä ja ulkoisia toimenpiteitä, koska kaikki asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa luetellut parametrit ovat teknisiä prosesseja, jotka vaikuttavat päästöjen syntymiseen ja vähentämiseen; esimerkiksi ”moottorin pyörimisnopeus” on yksiselitteisesti moottorin sisäinen tekijä.
- 17 Ei myöskään ole nähtävissä erityisiä perusteita päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen, jolle ei ole annettu oikeudellista määritelmää, erottamiselle ”estolaitteen” käsitelmäritelmän asiayhteydestä. Kysymyksellä 1-3 ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko moottorin

sisäisten ja ulkoisten toimenpiteiden erottelu asetuksen N:o 715/2007 tavoitteet huomioon ottaen sallittua vai kiellettyä.

2. Käsite ”tavanomainen käyttö”

- 18 Kysymyksillä 2-1–2-4 ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tiedustelee, pätevätkö asetuksen N:o 715/2007 liitteessä I vahvistetut päästörajat ainoastaan ”uuden eurooppalaisen ajosyklin” (NEDC) testausolosuhteissa vai onko niitä noudatettava myös saman asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa ”tavanomaisessa käytössä” eli ajoneuvon jokapäiväisessä käytössä. Lisäksi se pyrkii selvittämään, kattaako käsite ”tavanomainen käyttö” *kaikki* tosiasiallisesti jokapäiväiset ajo-olosuhteet vai ainoastaan sellaiset, joissa noudatetaan kaupunki- ja maantieajosyklarit (NEDC) nopeusparametreja.
- 19 Asetuksessa N:o 715/2007 ei määritellä, mitä tavanomaisella käytöllä tarkoitetaan.
- 20 Sanamuodon mukainen tulkinta, jossa otetaan huomioon myös muut kieliversiot, tukee sitä, että tämä käsite ei suinkaan kata ainoastaan laboratorio-olosuhteita, vaan sillä tarkoitetaan todellisuudessa olemassa olevia, toisin sanoen maantieliikenteessä konkreettisesti ilmeneviä, olosuhteita.
- 21 Tämä tulkinta saa tukea asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan 12 perustelukappaleesta, jossa todetaan, että ”pyrkimyksiä – – olisi jatkettava – – [sen varmistamiseksi], että nämä rajoitukset perustuvat käytössä olevien ajoneuvojen todelliseen suorituskykyyn”.
- 22 Toisenlaiseen lopputulokseen vaikuttaa ensi näkemältä viittaavan asetuksen N:o 692/2008 3 artiklan 6 kohta, jonka mukaan valmistajan on varmistettava, että päästötestien tulokset noudattavat raja-arvoja ”tässä asetuksessa määritellyissä testiolosuhteissa”. Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa kuitenkin selvennetään, että kyseisessä asetuksessa annetaan ”ajoneuvojen päästöjä koskevat perussäännökset”, mutta ”teknisistä eritelmistä säädetään – – täytäntöönpanotoimin”. Tämän perusteella asetuksella N:o 692/2008 ei muuteta valmistajalle asetuksen N:o 715/2007 nojalla kuuluvia velvollisuuksia, vaan sen tarkoituksena on ainoastaan niiden täytäntöönpano. Asetuksen N:o 715/2007 liitteessä I vahvistettuja päästörajoja on siten noudatettava paitsi testiolosuhteissa myös lämpötilasta riippumatta.
- 23 Jotta varmistetaan kuitenkin alustadynamometrillä ja jokapäiväisessä käytössä saatavien mittaustulosten kompensoiminen, ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan on otettava huomioon NEDC:n määrittävät parametrit ulkolämpötilasta ja ajoajan pituudesta riippumatta. NEDC koostuu kaupunkiajosyklistä, joka toistetaan neljä kertaa, ja maantieajosyklistä. Kaupunkiajosyklin aluksi moottori käynnistetään kylmänä (20–30 °C). Tälle osalle ovat ominaisia alhaiset ajonopeudet ja siitä seuraavat moottorin vähäinen kuormittuminen ja alhaiset pakokaasun lämpötilat. Maantieajosyklistä, jossa enimmäisnopeus on 120 km/h, ajo on nopeampaa ja dynaamisempaa. NEDC:ssä,

jossa ajettavan matkan kokonaispituus on 11,03 kilometriä, keskinopeus on 33,6 km/h.

3. Lämpötilaperusteisen päästöjenrajoitusstrategian sallittavuus

- 24 Asetukseen N:o 715/2007 sen paremmin kuin asetukseen N:o 692/2008 ei sisälly konkreettisia teknisiä vaatimuksia pakokaasujen puhdistusjärjestelmän toimintatavalle. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä kielletään kuitenkin päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävät estolaitteet. Tätä taustaa vasten herää kysymys, onko lämpötilaperusteinen päästöstrategia ”lämpötilaikkunan” muodossa sallittu ja kuuluuko se ylipäätään estolaitetta koskevan kiellon piiriin. Tätä koskee kysymys 3-1.
- 25 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan edeltäjän tarkastelu on tältä osin valaisevaa. Direktiivillä 98/69/EY muutetun direktiivin 70/220/ETY liitteessä I olevaan 2.16 kohtaan sisältyy pääosin samansisältöinen estolaitteen määritelmä. Direktiivin 70/220/ETY liitteessä VII, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/69/EY, olevasta 6.1.1 kohdasta ilmenee, mitä unionin lainsäätäjät vuonna 1998 ymmärsi ”järjenvastaisilla päästöjenrajoitusmenetelmillä”: kyseisen säännöksen mukaan estolaitteena voidaan pitää jokaista järjenvastaista päästöjenrajoitusmenetelmää, joka johtaa päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuuden vähenemiseen ajettaessa tavanomaisissa toimintaolosuhteissa alhaisessa lämpötilassa, niiltä osin kuin menetelmä ei kuulu vakioitujen päästöttestien piiriin. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen alustavan näkemyksen mukaan tästä yleisestä asiayhteydestä ilmenee, että myös lämpötilaohjatut päästöstrategiat olivat lähtökohtaisesti kiellettyjä jo kauan ennen asetuksen N:o 715/2007 antamista.
- 26 Siinä tapauksessa, että unionin tuomioistuin pitää lämpötilaperusteista pakokaasujen takaisinkierrätystä lähtökohtaisesti sallittuna, esitetään kysymys 3-2. Sillä ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyrkii selventämään, onko sellainen estolaite sallittu, joka moottorin suojaamiseen liittyvistä syistä toimii keskeytyksettä 20–30 celsiusasteen lämpötilaikkunan ulkopuolella.
- 27 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a–c alakohdassa säädetään kolmesta poikkeusten ryhmästä estolaitteiden käyttöä koskevaan kieltoon. Kyseisen a alakohdan mukaan estolaitteiden käyttö on poikkeuksellisesti sallittua, jos ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”. Sen b alakohdan mukaan estolaitteen käyttö on edelleen mahdollista, jos laite ”ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi”. Lisäksi c alakohdan mukaan estolaitteiden käyttö on sallittua, jos ”edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin”.
- 28 Näistä poikkeussäännöksistä, etenkin asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdasta, voidaan vastaajan näkemyksestä poiketen päätellä, että

estolaitteen käyttö liittyy tiukasti rajattuihin aikaikkunoihin: yhtäältä moottorin käynnistysvaiheeseen ja toisaalta testisyklin edellytyksiin.

- 29 Mainitun a alakohdan vaihtoehdon tulkitsemista siten, että moottorin ja ajoneuvon muiden osien suojaamista koskeva näkökohta ilman ajallista rajoitusta voisi riittää kiellon rikkomiseen, ei voida kiistattomasti perustella, kun otetaan huomioon muu asian kannalta merkityksellinen unionin oikeus. Mainittuja poikkeuksia rajoitetaan ajallisesti alhaisempien ulkolämpötilojen osalta myös asetuksen N:o 692/2008 3 artiklan 9 kohdan mukaisella osoittamisvelvollisuudella. Sitä laajempi lämpötilaikkuna ei siten voi olla sallitusti käytössä. Asetuksen N:o 692/2008 mukaan valmistajien on varmistettava, että typen oksidien jälkikäsitteilylaite saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan – jossa toisin sanoen noudatetaan päästörajoja – 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä -7 pakkasasteen lämpötilassa.
- 30 Käänteispäätelmänä tämä tarkoittaa sitä, että unionin lainsäätävä ottaa yksiselitteisesti lähtökohdaksi päästöjen tehokkaan vähentämisen myös alhaisemmissa ulkolämpötiloissa. Jos asia ymmärrettäisiin toisin, päästöjen absoluuttista vähentämistä ja ilmanlaadun parantamista koskevia lainsäätäjän tavoitteita ei saavutettaisi. Nämä tavoitteet on kirjattu asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäiseen ja neljännessä seitsemänten perustelukappaleeseen.
- 31 Tässä yhteydessä on huomautettava, että kuukausittainen keskilämpötila kantajan asuinpaikassa on koko vuoden ajan alle 20 celsiusastetta, joten pakokaasujen takaisinkierrätyksen vähentäminen ja siten päästöjenrajoitusjärjestelmään vaikuttaminen on sääntö eikä poikkeus riidanalaisen ajoneuvon toiminnassa.

4. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettun tarpeellisuuden viitekohta

- 32 Ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle on epäselvää, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan toisessa virkkeessä tarkoitettun tarpeellisuuden viitekohta määritettävä konkreettis-tapauskohtaisesti vai abstraktis-normatiivisesti ja mitä teknisesti käytettävissä olevaa standardia viimeksi mainitussa tapauksessa on sovellettava. Tätä koskee kysymys 4-1.
- 33 Jos perustaksi otetaan konkreettis-tapauskohtainen viitekohta, tarpeellisuuden edellytyksen täyttymiseen voisi riittää jo se, että kun moottoria tarkastellaan puhtaasti teknisesti, konkreettisesti ja tapauskohtaisesti sekä erillisenä yksikkönä, ajoneuvon käytössä ilmenee tilanne, joka tässä tapauksessa tekee estolaitteen toiminnan tarpeelliseksi. Ajoneuvon valmistaja voisi ajoneuvon mallista ja moottorin kokoonpanosta riippuen vedota poikkeukseen konkreettisesti ja tapauskohtaisesti. Kyseisen moottoriyksikön kehitysvaiheen mukaan vanhempi moottori voisi täyttää poikkeuksen tunnusmerkistön selvästi aiemmin kuin esimerkiksi suorituskykyinen moottori.

- 34 Jos perustaksi otetaan abstraktis-normatiivinen viitekohta, poikkeukseen vetoamiseen ei sitä vastoin riittäisi yksin se, että yksittäistapauksessa esiintyy teknisiä tilanteita, joissa estolaitte on tarpeen moottorin suojaamiseksi ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi, vaan tähän tekniseen tilanteeseen johtaneet syyt huomioon ottaen lisäksi edellytettäisiin, että kyseiset syyt ovat väistämättömiä eli ne eivät ole yleisesti ottaen vältettävissä.
- 35 Tätä arviointiperustetta puoltavat sekä tehokkaan vaikutuksen periaate että asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäinen ja viides perustelukappale. Kyseisen asetuksen tavoitteena on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi.
- 36 Jos unionin tuomioistuimien vastaa kysymykseen 4-1 kieltävästi, herää kysymys, miten laajasti estolaitteella voidaan rajoittaa pakokaasujen puhdistusta, jotta estolaitteen voidaan vielä katsoa olevan ”perustellusti tarpeen”.
- 37 Sikäli kuin pakokaasujen puhdistusta voidaan rajoittaa lämpötilakohtaisesti, unionin tuomioistuimen on tulkittava tarpeellisuuden käsitettä lähemmin ottaen etenkin huomioon Saksassa ja Euroopassa vallitsevat lämpötilat (kysymys 4-2).

5. Käsite ”vaurioituminen”

- 38 Asetuksessa N:o 715/2007 ei määritellä tarkemmin sen 5 artiklan 2 kohdan toisessa virkkeessä tarkoitetun vaurioitumisen käsitettä. Tältä osin herää kysymys, voidaanko estolaitteiden käyttö oikeuttaa moottorin suojaamiseen vetoamalla aina silloin, jos ajoneuvon valmistaja esittää todennettavissa olevalla tavalla, että ellei tällaista laitetta käytetä, moottoria uhkaa jonkinlainen, vaikka vähäinenkin, vaurioituminen. Lisäksi on epäselvää, kuuluvatko vaurioitumisen käsitteeseen myös kuluvat osat, kuten pakokaasun takaisinkieräysventtiili.
- 39 Asetuksen N:o 715/2007 muiden kieliversioiden vertailu ei tue tällaista tulkintaa. Esimerkiksi ranskankielisessä versiossa on valittu käsite ”dégâts”. Larousse-sanakirjassa sen määritelmä on seuraava: ”désordre profond, dommage important causé par quelqu’un ou par quelque chose”. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan tästä seuraa, että autonvalmistaja ei voi vedota pelkästään nokeentumisvaaran takia ajoneuvon osien suojaamiseen lämpötilaikkunan käytön oikeuttamiseksi. Tältä osin nousee esiin kysymys, eikö nokeentumisvaaraa voida lieventää myös muilla toimenpiteillä, esimerkiksi ajoneuvossa käytettävillä materiaaleilla ja sen rakenteella.

6. Unionin oikeuden rikkomisen oikeudelliset vaikutukset ja seuraamukset

- 40 BGB:n 823 §:n 2 momentin edellytyksestä, jonka mukaan kyseessä on oltava ”toisen suojelemiseen tarkoitetun lain” rikkominen, nousee esiin ensinnäkin kysymys siitä, onko asetuksen N:o 715/2007 tarkoituksena suojata ajoneuvon, joka ei ole kyseisen asetuksen vaatimusten mukainen, ostajan omaisuutta

(kysymys 6-1). Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on taipuvainen vastaamaan tähän kysymykseen myöntävästi.

- 41 Vaikka asetuksen N:o 715/2007 tarkoituksena ei suoraan olisikaan suojata ajoneuvon ostajan omaisuutta, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin päätelee yhteisöjen tuomioistuimen 17.9.2002 antamasta tuomiosta Muñoz ja Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, 29–31 kohta) ja 25.7.2008 antamasta tuomiosta Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, 42 kohta), että BGB:n 823 §:n 2 momentin mukaisen oikeuden määrittävälle yksilönsuojan luonteelle Saksan oikeuskäytännössä asetettuja tiukkoja edellytyksiä on lievennettävä siten, että ne vastaavat unionin tuomioistuimen vahvistamaa ”koskemisen” kriteeriä.
- 42 Jäsenvaltiot ottavat unionin oikeuden säännösten tehokkaan vaikutuksen nimittäin huomioon vain silloin, kun ne ottavat käyttöön seuraamusmekanismi, jonka vaikuttavuus ei riipu siitä, että viranomainen – tässä tapauksessa Saksan liittotasavallan moottoriajoneuvovirasto – reagoi säännösten rikkomiseen, vaan jonka markkinatoimijat – tässä tapauksessa ajoneuvojen ostajat – voivat itse käynnistää nostamalla kanteen siviilituomioistuimissa (ks. kysymys 6-2).
- 43 Kun tarkastellaan direktiivin 2007/46 yksilöä suojaavaa luonnetta, yhteisöjen tuomioistuimen 26.2.1986 antaman tuomion Marshall (152/84, EU:C:1986:84, 24 kohta) ja 14.7.1994 antaman tuomion Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, 24 kohta ja sitä seuraavat kohdat) perusteella ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo, ettei direktiivistä 2007/46 voida suoraan johtaa ajoneuvojen ostajien oikeuksia.
- 44 Kysymyksellä 6-3 ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko vaatimustenmukaisuustodistuksella kuitenkin katsottava olevan yksilöä suojaava luonne. Tämä suoja voisi seurata vaatimustenmukaisuustodistuksen toiminnan kuvauksesta, joka sisältyy direktiivin 2007/46 liitteeseen IX, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 385/2009. Siinä todetaan ensin seuraavaa: ”Vaatimustenmukaisuustodistus on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen.” Vasta sen jälkeen mainitaan valmistajan tehtävä mahdollistaa se, että kansalliset viranomaiset voivat antaa tyyppihyväksynnän asianmukaisesti.
- 45 Lisäksi direktiivin 2007/46 ajoneuvojen hyväksyntää koskevien säännösten tarkoituksena on varmistaa, että ajoneuvot ovat turvallisuuden sekä ympäristönsuojelun kannalta korkeatasoisia. Näiden säännösten rikkomisen olisi tehokkaaseen vaikutukseen liittyvistä syistä edellytettävä, että niiden, joita rikkomisen koskee, käytettävissä on itsenäinen, yksityisoikeudellinen seuraamusmekanismi.
- 46 Viimeisessä kysymyksessä 6-4 on kyse pääasian oikeudenkäynnin keskeisestä kysymyksestä, nimittäin siitä, missä määrin asetuksen N:o 715/2007 seuraamusvaikutus tai direktiivin 2007/46 tavoite ja tarkoitus ovat esteenä sille,

että kansallisten vahingonkorvausvaatimusten yhteydessä korvauksessa otetaan huomioon se, että ostaja on käyttänyt ajoneuvoa tietyn ajanjakson.

- 47 Asetuksen N:o 715/2007 13 artiklan 1 kohdan toisen virkkeen mukaan seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Uraauurtavassa ratkaisussaan eli 21.9.1989 antamassaan tuomiossa komissio v. Kreikka (68/88, EU:C:1989:339, 24 kohta) yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että jäsenvaltiot voivat itse valita määrättävät seuraamukset.
- 48 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen käsityksen mukaan tehokkuusperiaate edellyttää, että suoraan sovellettavan unionin oikeuden ja kansallisen täytäntöönpanolainsäädännön noudattaminen voidaan taata yksityisoikeudellisesti. Yhteisöjen tuomioistuin on 17.9.2002 antamassaan tuomiossa Muñoz ja Superior Fruicola (C-253/00, EU:C:2002:497, 30 kohta) todennut, että ”laatuvaatimuksia koskevien säännösten täysi tehokkuus – – [edellyttää], että tämän velvoitteen noudattaminen voidaan taata – – riita-asiaa koskevassa oikeudenkäynnissä”.
- 49 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan päästörajoissa on kyse arvoa kasvattavista ympäristötekijöistä. Monet ajoneuvojen ostajat ovat valmiita sijoittamaan tuotteeseen enemmän pääomaa edistääkseen näin ympäristönsuojelua. Ympäristöystävällisyyden tunnusmerkissä on siten kyse objektiivisesta laatutekijästä, joka vaikuttaa myös ajoneuvon ostajan oikeuksiin.
- 50 Vahingonkorvaukset ovat olemassa vain paperilla ja tosiasiasa merkityksettömiä, jos ajoneuvojen ostajien saamasta korvauksesta vähennetään ajoneuvon käyttöön pidentyessä sen käytöstä saatu etu. Jos arvoa kasvattavia tekijöitä, tässä tapauksessa päästörajoja, rikotaan tahallisesti ja jos ajoneuvon käytöstä saatu etu otetaan huomioon korvauksessa, uhkana on, että vahingonkorvausoikeuden ennalta ehkäisevä ja ohjaava tehtävä häviää.
- 51 Myös direktiivin 2007/46 46 artiklan toisen virkkeen mukaan seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- 52 Kielletyn estolaitteen asentaminen ajoneuvoihin johtaa paitsi tyyppihyväksynnän menettämiseen myös siihen, ettei näillä ajoneuvoilla ole voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta. Ajoneuvo voidaan kuitenkin myydä vain, jos sille on myönnetty voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus.
- 53 Sen kysymyksen yhteydessä, onko ajoneuvon, jolla ei ole voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta, ostajan hyväksyttävä se, että hänen esittäessään vahingonkorvausvaatimuksen valmistajalle siitä vähennetään ajoneuvon käytöstä saatu etu, on otettava huomioon direktiiviin 1999/44 sisältyvä käytöstä saatavaa hyötyä koskeva periaate, joka voidaan yleistää. Yhteisöjen tuomioistuin on 17.4.2008 antamassaan tuomiossa Quelle (C-404/06, EU:C:2008:231) katsonut, että kyseisen direktiivin 3 artikla on esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan myyjä voi silloin, kun hän on myynyt kulutustavaran, jossa on virhe, vaatia kuluttajalta korvausta virheellisen tavaran käytöstä siihen saakka, kunnes se on vaihdettu uuteen tavaraan.

- 54 Tämän lähestymistavan käsiteltävään asiaan soveltamista vastaan voidaan tosin vedota siihen, että direktiiviin 2007/46 ei sisälly sellaista seurauksia koskevaa konkreettista sääntelyä, jollaisesta säädetään direktiivin 1999/44 3 artiklan 3 kohdassa, jonka mukaan kuluttaja voi vaatia myyjää korjaamaan tai vaihtamaan tavaran vastikkeetta. Varoittavien seuraamusten edellytys vaatii kuitenkin, että kansallisessa lainsäädännössä tunnustetaan vastuu, jonka tehokkuuteen ei vaikuta se, että menettelyn keston ja valmistajan tahallisen viivyttelyn vuoksi vahingonkorvausvaatimuksesta tulee käyttökorvauksen vuoksi ”arvoton”.

TYÖASIAKIRJA