

**Asia C-809/19**

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

**Jättämispäivä:**

4.11.2019

**Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:**

Landgericht Gera (Saksa)

**Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

25.10.2019

**Kantaja:**

ER

**Vastaaja:**

Volkswagen AG

---

**Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian kohde**

Vahingonkorvausvaatimus, joka liittyy käytettyä ajoneuvoa, johon on asennettu kielletty estolaite, koskevan kauppasopimuksen purkamiseen – Valmistajan vahingonkorvausvastuu – Velvollisuus antaa vaatimuksenmukaisuustodistus – Loppuasiakkaan suoja – Käyttökorvauksen vähentäminen vahingonkorvauksesta

**Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta**

Unionin oikeuden tulkinta, SEUT 267 artikla

**Ennakkoratkaisukysymykset**

1. Onko [kansallisen EY-tyyppihyväksyntäasetuksen (jäljempänä EG-FGV)] 6 §:n 1 momenttia ja 27 §:n 1 momenttia tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohtaa ja 26 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että valmistaja laiminlyö velvollisuutensa antaa voimassa oleva todistus EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin mukaisesti (tai velvollisuutensa esittää direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan

1 kohdassa tarkoitettu vaatimuksenmukaisuustodistus), jos se on asentanut ajoneuvon asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa ja 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetun kielletyn estolaitteen, ja tällaisen ajoneuvon saattaminen markkinoille on ristiriidassa EG-FGV:n 27 §:n 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon markkinoille saattamista ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta koskevan kiellon (tai direktiivin 2007/46/EY 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajoneuvon myyntiä ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta koskevan kiellon) kanssa?

Mikäli tähän vastataan myöntävästi:

1a. Onko EG-FGV:n 6 ja 27 §:n tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan tarkoituksena suojella myös loppuasiakasta ja – jos kyseessä on jälleenmyynti käytettyjen ajoneuvojen markkinoilla – erityisesti seuraavaa autonostajaa myös hänen toimintavapautensa ja omaisuutensa osalta? Kuuluuko se, että ostaja ostaa käytetyn ajoneuvon, joka on saatettu markkinoille ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta, niihin vaaroihin, joiden estämiseksi nämä oikeussäännöt on annettu?

2. Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan tarkoituksena suojella myös loppuasiakasta ja – jos kyseessä on jälleenmyynti käytettyjen ajoneuvojen markkinoilla – erityisesti seuraavaa autonostajaa myös hänen toimintavapautensa ja omaisuutensa osalta? Kuuluuko se, että ostaja ostaa käytetyn ajoneuvon, johon on asennettu kielletty estolaite, niihin vaaroihin, joiden estämiseksi nämä oikeussäännöt on annettu?

3. Onko EG-FGV:n 6 ja 27 §:ää tai direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa sekä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaa tulkittava siten, että kun näitä säännöksiä on rikottu, ajoneuvon tosiasiallisesta käytöstä suoritettavaa käyttökorvausta ei pidä veloittaa lainkaan tai että se voidaan veloittaa vain osittain loppuasiakkaan vahingoksi (ja jos veloitetaan, millä tavoin tai missä laajuudessa), jos loppuasiakas voi vaatia tämän rikkomisen vuoksi ajoneuvon kauppasopimuksen purkamista ja vaatii sitä? Vaikuttaako tulkintaan jollain tavoin se, jos rikkomiseen liittyy hyväksyntäviranomaisten ja loppuasiakkaan huijaaminen sen osalta, että kaikki hyväksynnän edellytykset täyttyvät ja ajoneuvon käyttäminen tieliikenteessä on rajoituksitta sallittua, ja säännöksiä on rikottu ja huijaus suoritettu kustannusten pienentämiseksi ja voiton maksimoimiseksi suurten myyntilukujen ja samanaikaisen kilpailuedun saamisen avulla pahaa-aavistamattomien asiakkaiden kustannuksella?

### **Unionin oikeuden säädökset, joihin viitataan**

Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (puitedirektiivi) 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja

neuvoston direktiivi 2007/46/EY: 18 artiklan 1 kohta; 26 artiklan 1 kohta, 46 artikla

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: 3 artiklan 10 kohta; 5 artiklan 2 kohta

Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) liitteen IX korvaamisesta 7.5.2009 annettu komission asetus (EY) N:o 385/2009: liite

### **Kansalliset säädökset, joihin viitataan**

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

Siviililaki (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB): 31 §, 823 §:n 2 momentti, 826 §

Rikoslaki (Strafgesetzbuch, StGB): 263 §:n 1 momentti

### **Lyhyt kuvaus tosiseikoista ja menettelystä**

- 1 Kantaja osti 3.5.2010 autokauppiaalta uuden Skodan, jonka hinta oli 31 127 euroa.
- 2 Henkilöauto oli varustettu EA-189 -tyyppisellä moottorilla, jonka vastaaja oli toimittanut. Moottorin alkuperäinen ohjelmisto optimoi tyyppipäästöarvot viranomaisten testissä, koska moottorissa on pakokaasujen uudelleenkierrätysjärjestelmä, jossa on kaksi ajotilaa. Ajotila 1 on tyyppipäästöjen mukaan optimoitu ajotila, jossa pakokaasujen uudelleenkierrätysuhde on verrattain suuri, kun taas ajotilassa 0 hiukkassuodatin on optimoitu, jolloin pakokaasujen uudelleenkierrätysuhde on pienempi. Moottorin ohjauslaitteen ohjelmisto tunnistaa, onko ajoneuvo normaalissa tieliikenteessä vai testitilassa päästöarvojen määrittämiseksi. Testisyklin tai testitilan aikana asennettu ohjelmisto käyttää tyyppipäästöjen osalta moottoriohjelman ajotilaa 1, joten tällä tavoin saavutetaan pienemmät typen oksidien arvot ja laissa säädetyt pakokaasuarvot ja noudatetaan Euro 5-pakokaasustandardin mukaisia typen oksidien raja-arvoja. Todellisissa ajo-olosuhteissa tieliikenteessä ajoneuvoa käytetään sitä vastoin ajotilassa 0. Siinä yhteydessä syntyvät päästöarvot eivät

vastaa vastaajan tämän ajoneuvon valmistajana vaatimustenmukaisuustodistuksessa ilmoittamia arvoja.

- 3 Estolaitteen kehittäminen ja asentaminen sekä tällä tavoin käsiteltyjen moottorien toimittaminen konsernin tytäryhtiöille tapahtui vastaajan tieteen ja sen määräyksestä ja vähintään johdon suostumuksella, ja tarkoituksena oli alentaa omia kustannuksia loppuasiakkaiden kustannuksella, maksimoida voitto suurilla myyntimäärillä sekä hankkia kilpailuetua kilpaileviin henkilöautonvalmistajiin nähden. Se, että konsernin tytäryhtiöt käyttäisivät käsiteltyjä moottoreita ja luovuttaisivat henkilöautoja edelleen asiakkaille, ei ollut ainoastaan ennakoitavissa, vaan se oli nimenomaan mukana olleiden vastaajan työntekijöiden menettelyn tarkoituksena. Siihen tarvittava pahaa-aavistamattomien hyväksyntäviranomaisten ja loppuasiakkaiden huijaaminen tällaisen estolaitteen olemassaolosta ja lakisääteisten pakokaasusäännösten tosiasiallinen noudattamatta jättäminen olivat osa kokonaissuunnitelmaa.
- 4 Vastaavasti (sopimuskumppaninsa, joka oli vastaajan välikappale, taholta) petetyksi tullut kantaja on ostanut ajoneuvon ja käyttänyt sitä yleiseen tieliikenteeseen. Kantaja ei olisi ostanut sitä, jos hän olisi tiennyt, että aineelliset hyväksymisedellytykset eivät täyttyneet ja sen vuoksi oli olemassa se vaara, että hän ei voisi käyttää ajoneuvoa (pitkään) tähän tarkoitukseen, koska se poistetaan käytöstä. Kantaja on käyttänyt ajoneuvoa siitä lähtien, kun hän osti sen.

#### **Pääasian asianosaisten tärkeimmät perustelut**

- 5 Kantaja vaatii vastaajaa maksamaan henkilöauton kauppahinnan takaisin. Hänen mielestään kauppahinnasta ei pidä vähentää mitään käyttökorvausta hänen ajamistaan kilometreistä.
- 6 Vastaaja esittää, että sen asentama ohjelmisto on puhtaasti moottorin sisällä toteutettu toimenpide. Sitä paitsi kyseessä eivät ole raja-arvot tosiasiallisessa ajokäytössä, koska lainsäätäjät on päättänyt raja-arvojen korottamisesta laboratorio-olosuhteissa.

#### **Lyhyt esitys ennakkoratkaisupyyntöön perusteluista**

- 7 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tarkastelee vastaajan deliktiperusteista vastuuta BGB:n 826 §:n nojalla.
- 8 Se toteaa aluksi, että riidanalaiseen henkilöautoon on asennettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa ja 3 artiklan 10 alakohdassa kielletty estolaite. Kraftfahrtbundesamtin (liittovaltion ajoneuvovirasto) tätä vastaava päätös on tullut lopulliseksi ja sillä on sitova vaikutus siviilioikeudellisessa menettelyssä.
- 9 Se, onko siinä yhteydessä rikottu myös EG-FGV:n 6 §:n 1 momenttia ja 27 §:ää, joiden perustana ovat direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohta ja 26 artiklan

1 kohta, riippuu vaatimustenmukaisuustodistuksen selvitysarvosta ja merkityksestä, jotka ovat Saksassa kiistanalaisia.

- 10 Yhden näkemyksen mukaan ratkaisevaa ei pitäisi olla se, vastaako tietty ajoneuvo oikeudellisia vaatimuksia, vaan se, että todistuksen laatii oikea valmistaja ja se on annettu hyväksynnän saaneelle tyypille eli että selvitys vastaa tiettyjä muodollisia vaatimuksia, vaikka sen sisältö olisi virheellinen. Kielletyn estolaitteen asentaminen ei siten vaikuta vaatimustenmukaisuustodistuksen voimassaoloon.
- 11 Päinvastaisen näkemyksen mukaan tällainen todistus sisältää samalla selvityksen siitä, että ajoneuvo täyttää kaikki sovellettavat unionissa voimassa olevat oikeussäännöt, joten jos ajoneuvossa on kielletty estolaite, vaatimustenmukaisuustodistus on virheellinen ja siten pätemätön, ja sen vuoksi kyseessä on saattaminen markkinoille ilman voimassa olevaa todistusta (EG-FGV:n 27 §:n 1 momentin rikkominen) sekä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentissa tarkoitetun pätevän todistuksen antamista koskevan valmistajan velvoitteen laiminlyönti.
- 12 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin päättelee asetuksen N:o 385/2009 liitteessä esitetystä tavoitteesta, jonka mukaan vaatimustenmukaisuustodistus ”on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen”, että muodollinen näkemys on paikkansapitämätön ja että vaatimustenmukaisuustodistuksella on vastakkaisen näkemyksen mukainen laajempi selvitysarvo.
- 13 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää konsernin tytäryhtiön valmistaman sellaisen ajoneuvon markkinoille saattamista – kun siihen liittyy hyväksyntäviranomaisten ja loppuasiakkaan harhaanjohtaminen – jossa on vastaajan valmistama moottori, johon on asennettu kielletty estolaite, BGB:n 826 §:ssä tarkoitettuna tahallisenä hyvien tapojen vastaisena vahingon aiheuttamisena. Vastaajan toimintaa ajoneuvon valmistajan ja auton myyjän suorittamassa harhaanjohtamisessa arvioidaan välillistä tekijää koskevien periaatteiden mukaan. Riittävän selvityksen puuttuessa ei voida lähteä siitä, että moottorin toimittaneen vastaajan ja ajoneuvon valmistajan välillä olisi ollut salainen sopimus.
- 14 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin tutkii kaikki BGB:n 826 §:n tosiseikkoja koskevat edellytykset ja toteaa niiden täyttyvän. Se viittaa tämän jälkeen siihen, että BGB:n 826 §:n mukainen deliktiperusteinen vastuu rajoittuu vahinkoihin, jotka kuuluvat rikotun käskyn tai kiellon suojan alaan, ja että oikeus korvaukseen on vain henkilöllä, jonka oikeuksia loukataan välittömästi hyvien tapojen vastaisesti tai jolle aiheutuu hyvien tapojen vastaisesti vahinkoa kolmantena osapuolena siten, että kyseessä eivät ole ainoastaan seurannaisvaikutukset välittömästi loukatulle henkilölle aiheutuneesta vahingosta. Tilanne on tällainen, jos oikeussäännöllä pyritään myös vähintään suojelemaan yksityishenkilöitä tai yksittäisiä henkilöryhmiä tietyn oikeushyvän loukkaamista vastaan. Sitä paitsi

korvausvastuu on voimassa vain sellaisten vahinkojen osalta, jotka perustuvat vaaroihin, joiden estämiseksi rikottu oikeussääntö on annettu. Siinä yhteydessä on tutkittava rikotun oikeussäännön tarkoitusta ja ulottuvuutta sekä selvennettävä, onko tällä oikeussäännöllä tarkoitus estää vahinkoja, joihin vedotaan.

- 15 Kysymys siitä, onko korvausvastuuta muutettava nyt käsiteltävän kaltaisissa tilanteissa suojelun tarkoitukseen liittyvien näkökohtien perusteella, on Saksassa kiistanalainen.
- 16 Jos tältä osin ei nojauduta välittömästi – vastaajan alulle panemaan – asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen tai EG-FGV:n 6 ja 27 §:n rikkomiseen vaan hyvien tapojen vastainen menettely perustuu yksinomaan ajoneuvon markkinoille saattamiseen liittyvään ja (nimenomaan myös) loppuasiakkaaseen kohdistuvaan jatkuvaan petokseen, suojelunäkökohtien mukainen muutos ei ole mahdollinen, koska petoksen kohteeksi joutunutta on suojeltava rajoituksitta ja hänelle on korvattava kaikki petoksesta hänelle aiheutuneet vahingot. Jos sitä vastoin korostetaan nimenomaan sitä, että vastaaja on huolehtinut ajoneuvon saattamisesta markkinoille, vaikka siihen on asennettu kielletty estolaite, ratkaisun kannalta merkityksellistä on, onko edellä mainituilla säännöksillä kolmansia osapuolia suojaava vaikutus, jolloin se, että loppuasiakkaat ostavat ajoneuvon, johon on asennettu kielletty estolaite ja/tai joka on saatettu markkinoille ilman voimassa olevaa vaatimustenmukaisuustodistusta, kuuluu vaaroihin, joiden estämiseksi rikottu oikeussääntö on annettu.
- 17 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mielestä tällainen erillinen tarkastelu on kiellettyä. Kyseessä on yhdestä tapahtumasta ja kokonaissuunnitelmasta erottamaton seikka. Hyvien tapojen vastaisuutta koskevan väitteen ytimen muodostaa siinä yhteydessä pakokaasunormien rikkominen. Tästä syystä BGB:n 826 §:n mukainen vastuu on perusteltavissa vain silloin, jos pakokaasunormien tarkoituksena oli suojella loppuasiakasta muilta kuin seurannaisvaikutuksilta ja tätä pitäisi suojella nimenomaan myös niiltä vahingoilta, joihin on vedottu.
- 18 Saksan oikeuskirjallisuudessa on erittäin riidanalaista, suojellaanko EG-FGV:n 6 ja 27 §:llä sekä direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdalla ja 26 artiklan 1 kohdalla ja/tai asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdalla kolmansia osapuolia eli suojellaanko niillä nimenomaan yksittäisten autonostajien toimintavapautta ja omaisuutta, jolloin sellaisen ajoneuvon ostoa, johon on asennettu kielletty estolaite, kuuluu vaaroihin, joiden estämiseksi rikottu oikeussääntö on annettu.
- 19 On esitetty, että edellä mainittuja säännöksiä ei tulisi pitää suojelulakeina, koska niiden tarkoituksena ei ole suojella ajoneuvon ostajan omaisuutta vaan niiden tavoitteena on korkea liikenneturvallisuuden taso, terveyden- ja ympäristönsuojelu ja järkiperäinen energian käyttö.
- 20 Tätä vastaan esitetään, ettei haittaa, jos rikotun oikeussäännön ensisijaisena tarkoituksena on yleisen intressin suojeleminen, kun yksilön suojelu – joka on

lähtökohtana nyt käsiteltävässä asiassa – ei ole pelkkä seurannaisvaikutus, vaan se on luokiteltava oikeussäännön tehtäviin. Unionin oikeuden oikeussääntöjen ulottuvuuden osalta on lisäksi otettava huomioon, että unionin oikeuden tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi vahingonkorvausvaatimukset on hyväksyttävä myös silloin, jos rikotuilla oikeussäännöillä ei ollut mitään erillistä suojelutavoitetta. Lisäksi yksilön suojele ilmenee jo edellä mainitusta tehtävänkuvauksesta asetuksen N:o 385/2009 liitteessä.

- 21 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei osaa arvioida, mikä tulkinta on erityisesti direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan riittävän täytäntöönpanon kannalta oikea, kun otetaan huomioon unionin oikeuden periaatteet ja Euroopan unionin perusoikeuskirja. Unionin tuomioistuinta pyydetään tältä osin sitovaa tulkintaa.
- 22 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin toteaa kolmannelta ennakkoratkaisukysymyksestä, että kun kysymyksiin 1, 1a ja/tai 2 on annettu [myöntävä] vastaus, kantajalla on oikeus siihen, että hänet asetetaan asemaan, jossa hän olisi ollut, jos hän ei olisi tehnyt sopimusta henkilöautosta. Hän voi vaatia ostohinnan palautusta vastavuoroista ajoneuvon luovutusta ja toimitusta vastaan.
- 23 Sen jälkeen kun kantaja on käyttänyt ostamaansa ajoneuvoa ostosta lähtien vuosien ajan ja käyttää sitä edelleen, tulee kuitenkin esiin uusi ratkaisun kannalta merkityksellinen kysymys siitä, onko hän velvollinen maksamaan käyttökorvausta saatujen etujen kompensaaation näkökulmasta.
- 24 Vahingonkorvausoikeuteen liittyy Saksassa se ajatus, että kyseessä on vain vahingon korvaaminen eikä vahinkoa kärsinyt saa rikastua vahingosta. Sen mukaan suoritetaan muun muassa saatujen etujen kompensatio. Sen mukaan vahinkoa laskettaessa on otettava huomioon edut siltä osin kuin vastuun perustana olevasta tapahtumasta on koitunut asianmukaisen syy-yhteyden kautta etua vahinkoa kärsineelle ja sen vähentäminen korvauksesta vastaa vahingonkorvausvelvollisuuden tarkoitusta eli se ei merkitse vahinkoa kärsineelle kohtuutonta rasitusta eikä vähennä vahingon aiheuttajan rasitetta kohtuuttoman paljon.
- 25 Saksassa on hyvin riidanalaista, sovelletaanko – siltä osin kuin kyseessä on BGB:n 826 §:ssä tarkoitettu vahingonkorvausvastuu – nyt käsiteltävän kaltaisessa tapauksessa saatujen etujen kompensatiota.
- 26 Saatujen etujen kompensatiota vastaan esitetään, että kauppasopimuksen vilpillistä täytäntöönpanoa koskeva moite estäisi saadun edun vähentämisen, koska kantaja ei ole halunnut vuokrata ajoneuvoa vaan ostaa sen. Vilpin vuoksi vahingonkorvausvastuussa oleva valmistajakaan ei kuitenkaan saane realisoida moititun kaupan lisäarvoa väliaikaisesti vahinkolaskelman perusteella. Tämä näet johtaisi siihen, että vahingonkorvausvastuulla ei olisi lähes mitään merkitystä. Myös unionin oikeuden tehokas täytäntöönpano estää käytön hyvittämisen.

- 27 Tätä vastaan viitataan siihen, että saatujen etujen kompensatio ei ole kohtuutonta, koska ajoneuvoa on käytetty ja tällä tavoin on saatu rahanarvoista etua, eikä epäamisellä ole kompensatiovaikutusta. Saatujen hyötyjen vähentäminen ei johda kohtuuttomaan rasitteeseen vahinkoa kärsineelle. Ei ole vahingonkorvauslainsäädännön tehtävänä määrätä seuraamusta vahingon aiheuttajan menettelystä muulla tavoin kuin sopimuksen tosiasiallisen purkamisen muodossa. Kantajan saama käyttöetu ei ole etu, joka jäisi häneltä saamatta ilman vahinkoa aiheuttavaa tapahtumaa. Myös ilman vahinkotapahtumaa kantaja olisi näet ajanut henkilöautoa ja hän olisi siten saanut siitä seuraavat käyttöedut. Tässä asiassa hän ei ole vastaajan menettelyn vuoksi heikommassa asemassa.
- 28 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on taipuvainen vähentämään käyttöedun mutta ei kykene arvioimaan, onko tämä unionin oikeuden näkökulmasta kokonaan tai osittain kiellettyä.