

**Asia C-592/23**

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

**Jättämispäivä:**

26.9.2023

**Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:**

Oberster Gerichtshof (Itävalta)

**Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

6.9.2023

**Valittajat:**

LK

AK

**Vastapuoli:**

Volkswagen AG

---

**Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian kohde**

20 532 euron suuruinen summa korkoineen ja kuluineen ajoneuvon palauttamisesta siinä olevan kielletyn estolaitteen vuoksi taikka vahingonkorvaus

**Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta**

Unionin oikeuden ja Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) säännön nro 83 tulkinta; SEUT 267 artikla

**Ennakkoratkaisukysymykset**

1. Onko asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 6 alakohtaa ja liitteessä III olevaa 3.13.4 kohtaa (luettuna yhdessä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan kanssa) tulkittava siten, että pilaantumista rajoittava laite (ohjausohjelma varastoivan katalysaattorin regeneroimiseksi valmisteluyksissä), jota pidetään

jatkuvasti regeneroituvana järjestelmänä sen vuoksi, että regenerointi (puhdistaminen) tapahtuu ainakin kerran tyyppi 1 -testin aikana ja se on jo regeneroitu ainakin kerran ajoneuvoa valmisteltaessa (Precon tai esivakautus), on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite?

2. a) Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan c alakohtaa (luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan ja asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 6 alakohdan ja liitteessä III olevan 3.13.4 kohdan kanssa) tulkittava siten, että tällainen estolaite on (mahdollisesti) sallittu, koska ratkaisevien päästötestimenettelyjen edellytyksiä on olennaisin osin noudatettu?

b) Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa (luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdan ja asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 6 alakohdan ja liitteessä III olevan 3.13.4 kohdan kanssa) tulkittava siten, että tällainen estolaite on (mahdollisesti) sallittu, kun sen testausmenettelyssä (rekisteröintitesti) osoittama päästöihin vaikuttava toiminta esiintyy 80 prosentissa tapauksista myös tavanomaisessa käytössä (ajokäytössä)?

3. Onko UN/ECE-säännössä nro 83 olevaa 2.20 kohtaa ja liitteessä 13 olevaa 3 kohtaa (luettuina yhdessä asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevan 3.13.1 kohdan ja kyseisen asetuksen 2 artiklan 6 alakohdan kanssa) tulkittava siten, että UN/ECE-säännön nro 83 liitteessä 13 olevan 3 kohdan toisessa virkkeessä oleva määräys, jonka mukaan kytkintä saadaan käyttää (regenerointiprosessin estämiseksi tai sallimiseksi) esivakautus syklien aikana vain regeneroinnin estämiseksi, on ratkaiseva vain UN/ECE-säännön nro 83 liitteen 13 mukaisen testimenettelyn ja siten jaksottaisesti regeneroituvalla järjestelmällä varustetun ajoneuvon päästötestien osalta, mutta ei jatkuvasti regeneroituvalla järjestelmällä varustetun ajoneuvon osalta?

### **Yhteisön oikeuden säädökset, joihin viitataan**

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 annetun komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 2 artiklan 6 alakohta ja liitteessä III oleva 3.13.1 ja 3.13.4 kohta.

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 alakohta ja 5 artiklan 1 kohta sekä 2 kohdan c alakohta.

## Kansalliset säädökset, joihin viitataan

Siviililain (Allgemeines Bürgerliches Gezetzbuch, jäljempänä ABGB) 874 §, 1295 §:n 2 momentti

## Kansainvälisen oikeuden säännöt, joihin viitataan

Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 83 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen hyväksyntää epäpuhtauspäästöjen osalta moottorin polttoainevaatimusten mukaan; 2.20 kohta ja liitteessä 13 oleva 3 kohta

## Lyhyt kuvaus tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Valittajat ostivat 3.4.2015 autoliikkeestä vastaajan valmistaman VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG -henkilöauton uutena 26 100 euron kauppahintaan. Ajoneuvossa on EA 288 -tyyppinen moottori (EU-6 NSK); ajoneuvon sovelletaan pakokaasupäästönormia EU 6. Tähän moottoriin ei sen valmistus- ja ohjelmointitekniikan varustelun vuoksi vaikuta ongelma, joka liittyy moottorisarjan EA 189 (EU 5) typpioksidiarvoihin. Ajoneuvon EU-tyyppihyväksyntä on edelleen voimassa.
- 2 Ajoneuvon on asennettu matalapaineinen pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmä (low-pressure exhaust gas recirculation, LP EGR) pakokaasujen puhdistusta varten. Pakokaasujen takaisinkierrätystä käytetään typpioksidipäästöjen (nitrogen oxide, NOx) vähentämiseen moottorissa. Ajoneuvossa on lämpöikkuna -24 celsiusasteen ja +70 celsiusasteen välisille ulkolämpötiloille. Tämän lämpöikkunan toteutus on teknisesti välttämätöntä EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja EGR-jäähdyttimen läpän sekä dieselhiukkassuodattimen ja turboahdin kestävyyden kannalta.
- 3 Tämän lisäksi on riidatonta, että kyseessä ei ole estolaite, joka on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti joka tapauksessa (riippumatta moottorinsuojauksensymyksestä kyseessä olevassa yksittäistapauksessa) kielletty, koska se on toiminnassa suurimman osan vuodesta vallitsevien ulkolämpötilojen vuoksi.
- 4 Takaisinkierrätyksen jatkuva vähentäminen lämpöikkunan puitteissa lisää väistämättä moottorin NOx-arvoja. Jotta nämä epäpuhtauspäästöt pysyisivät mahdollisimman alhaisina, ajoneuvon on asennettu typen oksideja varastoiva katalysaattori (Nox storage catalyst, NSC-katalysaattori). Tämä katalysaattori voi varastoida kemiallisesti 50–70 prosenttia typen oksideista normaalin ajon aikana. Se on regeneroitava säännöllisesti polttamalla, jotta sen toimintakyky säilyy. Regenerointi kestää noin 3–10 sekuntia ja tapahtuu valmistajasta riippuen noin 5–10 kilometrin välein moottorin käydessä. Valittajien ajoneuvossa regenerointi tapahtuu noin viiden kilometrin välein tai kun katalysaattori on täysin kyllästynyt.

- Regeneroinnin aikana typen oksidien päästöt lisääntyvät lyhytaikaisesti (3–10 sekunnin ajan).
- 5 Valittajien ajoneuvoon on asennettu esivakautus, jossa on ajokäyrätunnistus. Tämä ohjausohjelma tunnistaa, kun ajoneuvoa valmistellaan pakokaasumittausta varten testipenkissä. Tässä tapauksessa regenerointi käynnistyy riippumatta siitä, kuinka paljon kilometrejä on kulunut edellisestä regeneroinnista ja riippumatta katalysaattorin kyllästymisasteesta. Tämä vaikuttaa siten, että todellinen testisykli alkaa aina regeneroidulla katalysaattorilla.
  - 6 Kun pakokaasupäästöarvoja testataan testipenkissä, simuloidaan ajoneuvon erityinen ajokäyttäytyminen eurooppalaisten testisääntöjen mukaisesti standardoidulla testisyklillä (New European Driving Cycle, NEDC), joka vastaa kiihdytyksen, vakioajon ja hidastuksen vaiheita kaupunki- ja taajama-alueilla 1180 sekunnin ajan ja noin 11 kilometrin matkan aikana. Esivakautuksen ansiosta katalysaattorin regenerointi ja siihen liittyvä lyhytaikainen epäpuhtauksien lisääntyminen tapahtuu yli 11 kilometrin mittaisen simuloidun ajon aikana aina kaksi kertaa eikä koskaan kolmea kertaa. Tämä ei aina vastaa todellista ajokäyttöä, koska yli 11 kilometrin matka voidaan aloittaa myös lähes kyllästetyllä katalysaattorilla. Puhtaasti laskennallisesti ilmaistuna regenerointi tapahtuu ajokäytössä 11 kilometrin matkalla viiden kilometrin regenerointisyklillä 2,2 kertaa. Ilman esivakautuksen ajokäyrätunnistusta regenerointi voisi tapahtua myös kolme kertaa testisyklin aikana puhtaasti laskennallisesti tarkasteltuna yhdessä viidestä tapauksesta.
  - 7 Valittajat vaativat (ensisijaisesti) 20 532 euron maksamista korkoineen ja oikeudenkäyntikuluineen ajoneuvon palauttamista vastaan. Asennettu moottori oli varustettu kielletyllä estolaitteella.
  - 8 Alioikeus hyväksyi kanteen vaatimukset osittain. Nyt kyseessä olevan moottorityypin EA 288 tapauksessa kyse ei sen mukaan ole kielletystä estolaitteesta. Testipenkillä toteutettua ajokäyrätunnistusta (esivakautus) on sen mukaan kuitenkin arvioitava eri tavalla, koska ajokäyttäytymisestä riippumaton ero regeneroinnissa toisaalta testitilassa ja toisaalta todellisessa ajokäytössä ei poista vaaraa, vaikka puhtaasti teknisestä näkökulmasta mitään ei olisikaan ”kytketty pois päältä”.
  - 9 Ylioikeus hylkäsi kanteessa esitetyt vaatimukset kokonaisuudessaan. Sen mukaan kyseessä ei ole kielletty estolaitte.
  - 10 Jos esivakautusohjelmaa tarkasteltaisiin erikseen, se voitaisiin katsoa (kielletyksi) estolaitteeksi, koska katalysaattorin regenerointi ennen testiä muuttaisi päästöjenrajoitusjärjestelmän parametria siten, että sen teho ”voisi” heikentyä. Heikentyminen tässä mielessä ei kuitenkaan ole mitenkään pakollista, koska katalysaattori voidaan regeneroida myös todellisuudessa viimeisen ennen testiä ajetun matkan lopussa, jolloin myös seuraava todellinen ajomatka aloitetaan puhdistetulla katalysaattorilla, mikä vastaa esivakautuksen jälkeistä testimatkaa

testipenkissä. Tässä tapauksessa olosuhteet olisivat täsmälleen samat kuin testisyklissä, koska se aloitetaan kulloinkin puhdistetulla katalysaattorilla.

- 11 Oikeudellisesta näkökulmasta on ylioikeuden mielestä kuitenkin ratkaisevaa, että käsiteltävänä olevaan tapaukseen sovellettavan asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 6 alakohdassa (luettuna yhdessä kyseisen asetuksen liitteessä III olevan 3.13 kohdan ja UN/ECE -säännön 83 liitteessä 13 olevan 3 kohdan kanssa) säädetään sekä jaksoittain regeneroituvasta järjestelmästä että jatkuvasti regeneroituvasta järjestelmästä; jälkimmäisen osalta ei vaadita erityistä testimenettelyä. Näistä säännöksistä ilmenee sen mukaan, että tällaisten järjestelmien käyttö on sallittua, mikä koskee erityisesti regenerointia ajoneuvon valmistelemiseksi testisykliä varten, kunhan regenerointi tapahtuu vähintään yhden kerran testin aikana. Regenerointi esivakautuksessa varmistaa, että testisyklissä ei rekisteröidä testisyklin aikana syntyvien päästöjen lisäksi katalysaattoriin edelliseltä matkalta varastoituneita typpioksidiarvoja, sillä tämä vääristäisi rekisteröidyt arvot.
- 12 Valittajien Revision-valitus kohdistuu tähän päätökseen ja siinä vaaditaan kanteen vaatimusten hyväksymistä.
- 13 Vastapuoli on valituksen johdosta antamassaan vastineessa vaatinut, että valittajien valitus jätetään tutkimatta tai toissijaisesti, että valitus hylätään.

#### **Pääasian asianosaisten olennaiset väitteet**

- 14 Valittajat moittivat sitä, että on ohjelmoitu kaksi estolaitetta, nimittäin yksi lämpötilasta riippuva ja samanaikaisesti yksi testipenkistä tai ajokäytöstä riippuva laite. Vastaajan edustajien tahallisen manipuloinnin vuoksi heitä oli johdettu harhaan, minkä vuoksi he väittävät, että heillä on oikeus vahingon korvaamiseen luontoissuorituksena. Vastapuoli on kantajien mukaan myös vahingonkorvausvastuussa aineettomasta vahingosta.
- 15 Vastapuoli on vastannut, että kyseistä moottorityyppiä EA 288 ei ole varusteltu millään (kielletyllä) estolaitteella. Lämpötilaikkunan lämpötila-alue on näin ollen niin laaja, että pakokaasujen kierrätys toimii Itävallassa 100-prosenttisesti. Vertailukelpoisten mittausarvojen saavuttamiseksi ajokäyrätunnistin esivakautuksessa vaikuttaa siten, että tyypin oksideja varastoivan katalysaattorin regenerointi, joka muutoin tapahtuisi säännöllisesti viiden kilometrin välein, suoritetaan esivakautuksen aikana, joten todellinen testisykli on edustava.

#### **Lyhyt esitys ennakkoratkaisupyynnön perusteluista**

- 16 Revision-menettelyssä on kyseenalaista, onko ajokäyrätunnistimella varustettu esivakautusohjelma (katalysaattorin regeneroinnin ohjausohjelma valmistelusyklin aikana) asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä 5 artiklan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite.

- 17 1.1 Ensimmäinen kysymys koskee sitä, voiko jatkuvasti regeneroituva järjestelmä (erona pelkästään jaksoittain regeneroituvaan järjestelmään) ylipäätään olla estolaite. Oberster Gerichtshof lähtee siitä, että kyseessä oleva esivakautusohjelma on jatkuvasti regeneroituva järjestelmä. Toteamusten mukaan sekä asetuksen N:o 692/20082 artiklan 6 alakohdan että asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevan 3.13.4 kohdan mukaiset jatkuvasti regeneroituvaa järjestelmää koskevat edellytykset täyttyvät.
- 18 1.2 Asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 6 alakohdassa (joka vastaa sisällöltään UN/ECE-säännössä nro 83 olevan 2.10 kohdan ensimmäistä virkettä) määritellään jaksoittaisesti regeneroituva järjestelmä. Tähän säännökseen liittyy asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III oleva 3.13.4 kohta; ensimmäinen virke vastaa tällöin UN/ECE-säännössä nro 83 olevaa 2.10 kohtaa. Toisessa virkkeessä (joka vastaa sisällöltään UN/ECE-säännössä nro 83 olevan 2.10 kohdan kolmatta virkettä) määritellään jatkuvasti regeneroituva järjestelmä jaksoittaisesti regeneroituvan järjestelmän erityismuodoksi ja säädetään, että jatkuvasti regeneroituva järjestelmä ei vaadi erillistä testimenettelyä.
- 19 Siten on tehtävä ero jaksoittaisesti regeneroituvan ja jatkuvasti regeneroituvan järjestelmän välillä. Jatkuvasti regeneroituvan järjestelmän erityispiirre on, että regenerointi tapahtuu ainakin kerran tyyppi 1 -testin aikana ja se on jo regeneroitu ainakin kerran ajoneuvoa valmisteltaessa.
- 20 Ratkaisu, jonka mukaan jatkuvasti regeneroituvan järjestelmän osalta ei vaadita erityistä testimenettelyä, merkitsee sitä, että UN/ECE-säännön nro 83 liitteessä 13 olevaa 3 kohtaa (luettuna yhdessä asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevan 3.13.1. kohdan kanssa) ei sovelleta. UN/ECE-säännön nro 83 liitteessä 13 olevan 3 kohdan mukaista testimenettelyä sovelletaan näin ollen vain ajoneuvoihin, joissa on jaksoittaisesti regeneroituva järjestelmä, mutta ei ajoneuvoihin, joissa on jatkuvasti regeneroituva järjestelmä. Nämä yhteydet vahvistetaan epäilemättä (sisällöllisesti samanlaisilla) UN/ECE-säännössä nro 83 olevan 2.20 kohdan määräyksillä. Siinä todetaan nimenomaisesti, että UNECE-säännön nro 83 liite 13 ei koske jatkuvasti regeneroituvia järjestelmiä. Jatkuvasti regeneroituvaan järjestelmään sovelletaan siis UN/ECE-säännön nro 83 liitteen 4 a mukaista testimenettelyä. Tässä tapauksessa pakokaasumittaukset tehdään vain varsinaisen testisyklin aikana. Sen sijaan jaksoittaisesti regeneroituville järjestelmille on olemassa muita testisyklejä (valmistelusykli; regenerointisykli).
- 21 1.3 Asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevan 3.13.4 kohdan toisen virkkeen mukaisen oikeudellisen tilanteen perusteella, jonka mukaan kuvailtua jaksoittaisesti regeneroituvan järjestelmän erityismuotoa pidetään jatkuvasti regeneroituvana järjestelmänä, on testausta (testipenkillä) varten oletettava, että regeneroituva järjestelmä on jatkuvasti (koko ajan) toiminnassa. Regenerointiprosessin ohjaus on siis jätettävä ottamatta huomioon pakokaasupäästöjen mittauksessa, joten Oberster Gerichtshofin näkemyksen mukaan lähtökohdaksi on otettava mittaustulosten kannalta merkityksellinen moottorin samana pysyvä (yhtenäinen) toimintatapa (ja vaikutustapa).

- 22 Jos moottorin yhtenäinen toimintatapa pätee testikäyttöön kuvatus oikeudellisen tilanteen perusteella, sen on pädeävä myös todelliseen ajokäyttöön, koska todistusvoimainen vertailu todelliseen ajokäyttöön (jolla on haitallisia oikeudellisia seurauksia päästöjen kannalta merkityksellisten muutosten osalta) on mahdollista vain, jos päästöjenrajoitusjärjestelmän toiminnan osalta vallitsevat samat lähtökohtaiset ehdot. Tästä syystä voidaan olettaa, että jatkuvasti regeneroituvan järjestelmän tapauksessa voidaan todellisen ajokäytön osalta ottaa lähtökohdaksi jatkuvassa toiminnassa oleva regenerointijärjestelmä.
- 23 Tämä merkitsisi sitä, että jatkuvasti regeneroituva järjestelmä ei aktivoi, muuta, viivytä tai poista käytöstä mitään päästöjenrajoitusjärjestelmän osaa, jolla vähennetään päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta todellisessa ajokäytössä. Jos tätä lähestymistapaa noudatetaan, tällainen jatkuvasti regeneroituva järjestelmä ei olisi asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.
- 24 2.1 Kysymykset 2. a) ja b) koskevat oikeuttamisperusteen olemassaoloa silloinkin, kun lähtökohdaksi otetaan se, että kyseessä on estolaite.
- 25 2.2 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan c alakohdassa säädetään nimenomaisesti oikeuttamisperusteesta, jos estolaitteesta huolimatta edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan testimenettelyihin. Asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevassa 3.13.4 kohdassa säädetään nimenomaisesti esivakautusohjelman (ohjausohjelma katalysaattorin regeneroimiseksi valmistelusykliä) käytöstä ja linjataan, että tietyin, nyt käsiteltävässä asiassa täyttynein edellytyksin regenerointijärjestelmää pidetään jatkuvasti regeneroituvana järjestelmänä, mikä johtaa siihen, että tyyppi 1 -testi on suoritettava. Näin ollen nyt kysymyksessä olevissa testiehdossa on määrätty tietyn rekisteröintitestin (tyyppi 1) soveltamiseksi, että valmistelusyklin aikana päästöjenrajoituslaite (katalysaattori) on regeneroitava ainakin kerran. Jos tämä ehto on kyseistä testimenettelyä koskevilla standardeilla, myös asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisen poikkeuksen on täyttyvä.
- 26 2.3 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohdan mukaan päästöjen määrään vaikuttavien osien on varmistettava siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä asetuksen N:o 715/2007 mukainen ja että erityisesti raja-arvoja noudatetaan. Tässä yhteydessä Euroopan unionin tuomioistuim on todennut asiassa C-693/18, CLCV, antamansa tuomion 99 kohdassa, että asetuksen 715/2007/EY 3 artiklan 10 kohtaa on tulkittava siten, että tietokoneohjelma, jolla ajoneuvojen päästöjen tasoa muutetaan vastaamaan ohjelman havaitsemia ajo-olosuhteita ja jolla taataan päästörajojen noudattaminen vain silloin, kun havaitut ajo-olosuhteet vastaavat hyväksymismenettelyissä sovellettavia ajo-olosuhteita, on estolaite silloinkin, vaikka päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskyvyn paraneminen voidaan satunnaisesti havaita myös ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Tämä tarkoittaa vastakohtaispäätelmänä, että estolaitteen on oltava sallittu, jos testisyklissä esiintyvä päästökäyttäytyminen esiintyy suurimmaksi osaksi tai enimmäisissä tapauksissa myös todellisessa käytössä.

- 27 Tämä koskee myös nyt käsiteltävässä asiassa arvioitavaa esivakautusta. Tulosten mukaan regenerointi tapahtuu kaksi kertaa varsinaisen testisyklin aikana, kun taas todellisessa ajokäytössä – kun regenerointiväliksi on annettu 5 km (testisykliin verrattavissa olevan) 11 km:n matkalla – regenerointi tapahtuu puhtaasti laskennallisesti 2,2 kertaa. Todellisessa ajokäytössä regenerointi voi siis tapahtua myös kolme kertaa, itse asiassa puhtaasti laskennallisesti yhdessä viidestä tapauksesta. Tämän perusteella ei voida missään nimessä olettaa, että ajoneuvo regeneroidaan säännöllisesti kolme kertaa todellisessa ajokäytössä (verrattuna testikäyttöön). Tällaiset regeneroinnit ovat todellakin mahdollisia – riippuen katalysaattorin kyllästymistilasta – mutta vain kaksi regenerointia on paljon yleisempää, nimittäin 80 prosentissa tapauksista. Useimmissa tapauksissa katalysaattori siis regeneroituu todellisessa ajokäytössä siten, että olosuhteet ovat samat kuin testisyklissä.
- 28 Jos päästöjä vähentävä laite (katalysaattori) toimii 80-prosenttisesti samalla tavalla sekä todellisessa ajokäytössä että testikäytössä, Oberster Gerichtshofin näkemyksen mukaan ei voida sanoa, että päästöjen väheneminen olisi havaittavissa vain valikoivasti myös todellisessa ajokäytössä.
- 29 **3.** Kolmas kysymys liittyy valittajien väitteeseen, jonka mukaan esivakautus ei ole jatkuvasti regeneroituva järjestelmä, koska käytettävissä olevaa kytkintä, jolla regenerointiprosessi estetään tai mahdollistetaan valmistelusyklin aikana, käytetään katalysaattorin regeneroinnin käynnistämiseksi eikä vain sen estämiseksi. Tämä on kielletty UN/ECE-säännön nro 83 liitteessä 13 olevassa 3 kohdassa (ks. myös 3.2.3 kohta).
- 30 UN/ECE-säännön nro 83 liitteessä 13 olevaa 3 kohtaa sovelletaan tosin jaksoittaisesti regeneroituvaan järjestelmään (UN/ECE-säännön nro 83 liitteen 13 mukaisilla erityisillä testimenettelyillä), mutta ei jatkuvasti regeneroituvaan järjestelmään (UN/ECE-säännön nro 83 liitteen 4 a mukainen tyyppi 1 -testi). Jatkuvasti regeneroituvan järjestelmän osalta säädetään nimittäin asetuksen N:o 692/2008 liitteessä III olevan 3.13.4 kohdassa (joka on sisällöltään samanlainen kuin UN/ECE-säännön nro 83 2.20 kohdan kolmas virke) nimenomaisesti, että katalysaattori on regeneroitava ainakin kerran myös testisyklissä. Siitä, että tämä regenerointi käynnistetään tarkoituksellisesti ja että varsinainen testisykli alkaa siten tyhjällä katalysaattorilla, on näin ollen säädetty, eikä se ole haitallista.