

Asia C-308/23

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

Jättämispäivä:

17.5.2023

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Duisburg (Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

26.4.2023

Kantaja:

YV

Vastaaja:

Mercedes-Benz Group AG

Pääasian kohde

Asetuksen (EY) N:o 715/2007 tulkinta dieselkäyttöisissä henkilöajoneuvoissa käytettävien kiellettyjen estolaitteiden ja testien manipuloinnin osalta

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta

Unionin oikeuden tulkinta, SEUT 267 artikla, erityisesti

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta 20.6.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 715/2007 (EUVL 2007, L 171, s. 1) (jäljempänä asetukset N:o 715/2007)

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 (Puittdirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1) (jäljempänä direktiivi 2007/46)

Ennakkoratkaisukysymykset

1. Voiko ajoneuvon rakenteeseen kuuluva laite, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä muuttaakseen tämän havainnoinnin tuloksen perusteella moottorin palamistapahtuman parametreja, vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetulla tavalla ja olla siten kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite myös silloin, jos rakenteeseen kuuluvan laitteen havainnoinnin tuloksen perusteella aikaansaama palamistapahtuman parametrien muutos tosin yhtäältä lisää tietyn haitallisen aineen, esimerkiksi typen oksidien, päästöjä mutta toisaalta samanaikaisesti vähentää yhden tai useamman muun haitallisen aineen, esimerkiksi hiukkasten, hiilivetyjen, hiilimonoksidin ja/tai hiilidioksidin, päästöjä?
2. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: millä edellytyksillä tällaisessa tapauksessa rakenteeseen kuuluva laite on estolaite?
3. Voiko ajoneuvossa oleva laite tai ohjausjärjestelmä, joka muuttaa moottorin palamistapahtuman parametreja ja näin tosin yhtäältä lisää tietyn haitallisen aineen, esimerkiksi typen oksidien, päästöjä mutta toisaalta samanaikaisesti vähentää yhden tai useamman muun haitallisen aineen, esimerkiksi hiukkasten, hiilivetyjen, hiilimonoksidin ja/tai hiilidioksidin, päästöjä, olla unionin oikeuden nojalla kielletty muiden näkökohtien kuin sen perusteella, että kyseessä on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite?
4. Jos kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi: millä edellytyksillä näin on?
5. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sallittu myös silloin, jos se ei ole perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta mutta se on tarpeen ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi?
6. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi: ovatko kansallisen oikeuden säännökset, joissa ajoneuvon ostaja velvoitetaan täysimääräisesti näyttämään toteen, että kyseessä on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite, ja myös se, ettei kyseessä ole tilanne, jonka perusteella edellä tarkoitettu estolaite on poikkeuksellisesti sallittu kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla, ilman että ajoneuvon valmistajan on myötävaikutettava tätä koskevaan todisteluun antamalla tietoja, ristiriidassa unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annettussa tuomiossa (C-100/21) mainittujen direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan kanssa, sikäli kuin viimeksi mainituista säännöksistä ilmenee, että sellaisen moottoriajoneuvon ostajalla, jossa on kielletty estolaite, on oltava oikeus

saada korvausta kyseisen ajoneuvon valmistajalta (ks. mainitun tuomion 91 ja 93 kohta)?

7. Jos kuudenteen kysymykseen vastataan myöntävästi: Miten todistustaakka jakautuu unionin oikeuden mukaan ajoneuvon ostajan ja sen valmistajan välisessä riita-asiassa, joka koskee ostajan oikeutta saada korvausta valmistajalta, sen osalta, että ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite, ja sen osalta, että kyseessä on tilanne, jonka perusteella estolaite on poikkeuksellisesti sallittu kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla? Helpotetaanko asianosaisten todistustaakkaa ja jos, niin miten, vai onko niillä mahdollisesti jonkinlaisia velvollisuuksia, ja jos, niin mitä? Jos tällaisia velvollisuuksia on: mitä seurauksia niiden noudattamatta jättämisellä on?

8. Jos kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi: ovatko kansallisen oikeuden säännökset, joissa ajoneuvon ostaja veloitetaan täysimääräisesti näyttämään toteen, että ajoneuvossa on laite tai ohjausjärjestelmä, jota ei tosin voida pitää asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna estolaitteena mutta joka on muista syistä kielletty, ilman että ajoneuvon valmistajan on myötävaikutettava tätä koskevaan todisteluun antamalla tietoja, ristiriidassa unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annetussa tuomiossa (C-100/21) mainittujen direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan ja 46 artiklan kanssa, sikäli kuin viimeksi mainituista säännöksistä ilmenee, että sellaisen moottoriajoneuvon ostajalla, jossa on kielletty laite tai ohjausjärjestelmä, on oltava oikeus saada korvausta kyseisen ajoneuvon valmistajalta (ks. mainitun tuomion 91 ja 93 kohta)?

9. Jos kahdeksanteen kysymykseen vastataan myöntävästi: Miten todistustaakka jakautuu unionin oikeuden mukaan ajoneuvon ostajan ja sen valmistajan välisessä riita-asiassa, joka koskee ostajan oikeutta saada korvausta valmistajalta, sen osalta, että ajoneuvossa on kahdeksannessa kysymyksessä mainitun kaltainen kielletty laite tai ohjausjärjestelmä? Helpotetaanko asianosaisten todistustaakkaa ja jos, niin miten, vai onko niillä mahdollisesti jonkinlaisia velvollisuuksia, ja jos, niin mitä? Jos tällaisia velvollisuuksia on: mitä seurauksia niiden noudattamatta jättämisellä on?

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

SEUT, erityisesti SEUT 267 artikla sekä SEUT 67 artiklan 1 ja 4 kohta

Asetus N:o 715/2007, erityisesti sen 3 artiklan 10 alakohta ja 5 artiklan 2 kohdan a alakohta

Direktiivi 2007/46, erityisesti sen 18 artiklan 1 kohta, 26 artiklan 1 kohta, 46 artikla ja 3 artiklan 36 alakohta

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Saksan siviililaki (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB)

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)

Tosiseikat ja asian käsittelyn vaiheet

- 1 Kantaja vaatii vahingonkorvausta niin kutsutun dieselskandaalin yhteydessä.
- 2 Kantaja osti 14.9.2016 tekemänsä tilauksen perusteella Mercedes Benz -merkkisen (Mercedes E 220 BlueTec) ajoneuvon (jäljempänä riidanalainen ajoneuvo) myyjältä, joka ei ole vastaaja.
- 3 Ajoneuvossa on OM 651 -tyypin moottori, jonka on määrä täyttää Euro 6 -päästöluokan mukaiset vaatimukset. Vastaaja on kehittänyt kyseisen moottorin ja myös kantajan ostaman ajoneuvon. Ajoneuvossa on lisäksi järjestelmä, joka perustuu selektiiviseen katalyyttiseen pelkistykseen (selective catalytic reduction) (jäljempänä SCR-järjestelmä) pakokaasujen jälkikäsittelyä varten.
- 4 Kantaja vaatii lähinnä, että vastaaja määrätään maksamaan hänelle 21 841,66 euroa korkoineen riidanalaisen ajoneuvon palauttamista ja omistuksen siirtoa vastaan. Vastaaja vaatii kanteen hylkäämistä.

Kantajan lausumat

- 5 Kantaja väittää muun muassa, että vastaaja on aiheuttanut hänelle hyvien tapojen vastaisen tahallisen vahingon ja syyllistynyt petokseen. Kantaja katsoo lisäksi, että hänellä on BGB:n 823 §:n 2 momentista, luettuna yhdessä EG-FGV:n 6 §:n 1 momentin ja 27 §:n kanssa, asetuksen N:o 715/2007 5 artiklasta ja direktiivin 2007/46 säännöksistä johtuva oikeus. Vaatimustenmukaisuustodistuksesta poiketen hänen ajoneuvonsa ei nimittäin ole sovellettavan unionin oikeuden mukainen.
- 6 Riidanalaisessa ajoneuvossa on kantajan mukaan ainakin yksi laitton estolaite. Ajoneuvo tunnistaa, onko se testattavana vai tavallisessa ajossa ja ohjaa pakokaasujen jälkikäsittelyä sen mukaan. Ajoneuvossa on lämpötilaohjattu estolaite, joka reagoi ulkolämpötilaan. Lisäksi ajoneuvo tunnistaa NEDC:n mukaisen testisyklin, joka eroaa tavanomaisista ajo-olosuhteista.
- 7 Tunnistettujen erilaisten käyttöolosuhteiden perusteella pakokaasujen jälkikäsittelyä aktivoidaan tai poistetaan käytöstä moottorinohjauksen avulla.

Estolaitteiden käytön tarkoituksena on pelkästään varmistaa päästöjen raja-arvojen noudattaminen testiolosuhteissa, jotta ajoneuvo saa tyyppihyväksynnän, muun muassa muuttamalla pakokaasujen takaisinkierrätystasoa.

- 8 Riidanalaiseen ajoneuvoon asennetun dieselmoottorin toimintatapaan vaikutetaan ohjelmistolla, jossa hyödynnetään ulkolämpötilan mittaamisesta saatuja tietoja.
- 9 Testauksessa lämpötila on 20–30 °C. Testihuonetta korkeammissa tai matalammissa ulkolämpötiloissa pakokaasujen takaisinkierrätystä vähennetään tai se kytketään jopa pois päältä (lämpötilaikkuna tai lämpötilaohjattu estolaite). Tämän seurauksena riidanalaisen ajoneuvon typen oksidien päästöt ovat tavanomaisessa ajossa huomattavasti korkeammat kuin vastaajan tälle sarjavalmisteiselle ajoneuvolle ilmoittamat arvot.
- 10 Riidanalaisessa ajoneuvossa aktivoituu testiolosuhteissa lisäksi niin kutsuttu jäähdytysaineen ja lämpötilan asetusarvon säätely (Kühlmittel-Solltemperatur-Regelung). Tämä huolehtii siitä, että kun NEDC-testaus tunnistetaan, moottori pidetään keinotekoisesti kylmempänä kuin tavanomaisissa käyttöolosuhteissa, jolloin typen oksidien raja-arvot täyttyvät. Tavanomaisessa käytössä tieliikenteessä tämä toiminto ei sitä vastoin ole aktiivinen, jolloin ilmoitetut raja-arvot ylittyvät.
- 11 Lisäksi ajoneuvoissa, joissa on sama moottori, jäähdyttimen kaihtimet avataan tavanomaisessa käytössä vasta, kun jäähdytysnesteen lämpötila ylittää 105 °C, mutta testiolosuhteissa jo silloin, kun jäähdytysnesteen lämpötila ylittää 69 °C.
- 12 Koska ajoneuvossa on SCR-järjestelmä, pakokaasuun lisätään katalysaattorin kautta AdBlue-lisäainetta, joka muuttaa typen oksidit vaarattomiksi aineiksi. Testisyklin mukaisen ajon aikana ohjauslaite tunnistaa, että ajoneuvo on testattavana, ja pakokaasuun sekoitetaan suurempi määrä AdBlue-lisäainetta kuin varsinaisessa ajossa.
- 13 Vastaaja on lisäksi asentanut kantajan ajoneuvoon Slipguard-, BITI3-, BITI4- ja BITI5 -estolaitteet, jotka saavat myös aikaan sen, että ajoneuvo täyttää raja-arvot testiolosuhteissa.
- 14 Kantajan mukaan vastaajan johto ja insinöörit olivat tietoisia siitä, että moottoreihin asennettiin estolaitteita ja että ne saatettiin sen jälkeen markkinoille – keplottelematta siihen tarvittavat luvat ja hyväksynnät.
- 15 Riidanalaista ajoneuvoa koskeva kauppasopimus on kantajalle epäedullinen, koska hän on ostanut ajoneuvon, joka ei täytä lupavaatimuksia.
- 16 Näin ollen hänellä on oikeus kannevaatimuksissa mainitun suuruiseen vahingonkorvaukseen, jossa on otettu huomioon ajoneuvolla ajatut kilometrit.

Vastaajan lausumat

- 17 Vastaaja väittää muun muassa, että ajoneuvolla on voimassa oleva EY-tyyppi hyväksyntä, joka ei ole vaarassa raueta. Uhkana ei ole myöskään ajoneuvon rekisteröinnin tai tyyppi hyväksynnän peruuttaminen. EY-tyyppi hyväksynnän olemassaolo on esteenä kiellettyä estolaitetta koskevalle oletukselle.
- 18 Kaikki kantajan arvostelemat toiminnot toimivat tavanomaisessa ajossa tieliikenteessä samoin edellytyksin kuin testiolosuhteissa.
- 19 Yhtäältä typen oksidien päästöt ja toisaalta muiden epäpuhtauksien päästöt ja polttoaineenkulutus ovat vuorovaikutuksessa keskenään. Päästöjen rajoitustoimenpiteen seurauksena on näin ollen se, että joko typen oksidien päästöt vähenevät ja samanaikaisesti muiden epäpuhtauksien päästöt ja polttoaineenkulutus lisääntyvät tai typen oksidien päästöt lisääntyvät mutta samanaikaisesti muiden epäpuhtauksien päästöt ja polttoaineenkulutus vähenevät.
- 20 Moottorin typen oksidien päästöjen ja muiden päästöjen välillä on löydettävä tasapaino. Hyvin yksinkertaistettuna moottorin typen oksidien päästöjä syntyy enemmän korkeissa palamislämpötiloissa, kun taas moottorin hiukkaspäästöjä syntyy enemmän alhaisissa palamislämpötiloissa, mikä pätee myös hiilimonoksidi- ja hiilivety päästöihin.
- 21 Koska edellytykset eri päästöjen syntymiselle eroavat toisistaan, yhtäältä typen oksidien päästöjen ja toisaalta muiden epäpuhtauksien päästöjen ja polttoaineenkulutuksen välillä on tehtävä kompromissi.
- 22 Unionin lainsäätäjät ovat nimenomaisesti hyväksyneet kompromissiajatuksen vahvistamalla useille epäpuhtauksille yhteisiä raja-arvoja. Siten esimerkiksi dieselajoneuvojen hiilivety päästöille ei ole vahvistettu erillistä raja-arvoa vaan raja-arvo, joka koskee yhdistettyjen hiilivety päästöjen ja typen oksidien päästöjen yhteismäärää ja joka on 230 mg/km (HC + NO_x).
- 23 Se, että päästöjen rajoitusjärjestelmä käyttäytyy eri tavalla eri käyttöolosuhteissa, johtuu teknisistä ja fyysisistä syistä ja etenkin siitä, että päästöjen välillä tehtävä kompromissi on erilainen moottorin käyntilämpötilassa kuin moottorin lämmityksen aikana.
- 24 Se tosiseikka, että pakokaasujen takaisinkierrätys mitoitetaan eri tavalla ”kylmän” moottorin ja ”lämpimän” moottorin käyttöolosuhteita varten, ei siten – jos tarkastellaan kaikkia raja-arvoilla rajoitettavia päästöjä – tarkoita, että näin vähennetään päästöjen rajoitusjärjestelmän tehokkuutta suuntaan tai toiseen. Kylmän ja lämpimän moottorin päästöjen vertailu ei ole teknisesti mielekäs eikä tästä syystä mahdollista.
- 25 Pakokaasujen takaisinkierrätystason ohjaamisessa on otettava huomioon hiukkaspäästöjen ja typen oksidien päästöjen välinen kompromissi.

- 26 Lämpötilaperusteisesti ohjattu pakokaasujen takaisinkierätyks on myös tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta.
- 27 Dieselhiukkassuodattimen regenerointiin liittyy typen oksidien päästöjen määrän kasvaminen, ja se lisää yleisesti päästöjen määrää.
- 28 Säädettävä jäähdytysainetermostaatti voi vähentää päästöjä moottorin lämmityksen aikana tietyissä toimintatiloissa. Jäähdytysainetermostaatin säätelyä voidaan käyttää moottorin päästöjen, suorituskyvyn ja polttoainenkulutuksen optimoimiseen. Tällä termostaatilla typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt voidaan siten saattaa parempaan tasapainoon.
- 29 Moottorin komponenttien alhaisemmalla lämpötilalla ja sillä, että sylinterikammio täyttyy paremmin hapella viileämissä lämpötiloissa, on ratkaiseva merkitys typen oksidien päästöjen ja hiukkaspäästöjen suhteelle, joka on säädettävän jäähdytysainetermostaatin ansiosta verrattain parempi moottorin lämmityksen aikana. Nämä vaikutukset loppuvat heti, kun moottori on lämmin. Toiminnon käytön jatkamisella ei ole käytännössä mitään mainittavaa vaikutusta.
- 30 Riidanalaiseen ajoneuvoon asennetut jäähdyttimen kaihtimet eivät ole osa päästöjenrajoitusjärjestelmää. SCR-järjestelmän toiminnot eivät merkitse kiellettyä estolaitetta. Vastaja kiistää kantajan Slipguard-ohjelmistotoiminnosta esittämän väitteen. Sen mukaan riidanalaisessa ajoneuvossa ei myöskään ole toimintoja, joista kantaja on käyttänyt nimityksiä ”BIT13”, ”BIT14” ja ”BIT15”.
- 31 Ajoneuvo täyttää typen oksideille säädetyt raja-arvot. Tältä osin merkityksellisiä ovat testiolosuhteissa mitattavat arvot. Kraftfahrtbundesamt (muun muassa tyyppihyväksyntöjen antamisesta vastaava Saksan liittotasavallan virasto) ei ole esittänyt riidanalaista ajoneuvoa koskevaa takaisinkutsua, koska säädettävän jäähdytysainetermostaatin toiminto ei ole ratkaiseva typen oksidien raja-arvojen noudattamiselle NEDC-testeissä. Typen oksidien raja-arvot täyttyvät myös ilman säädettävää jäähdytysainetermostaattia.

Ennakkoratkaisupyynnön perustelut

- 32 Asia on saatettava SEUT 267 artiklan nojalla Euroopan unionin tuomioistuimen (jäljempänä unionin tuomioistuin) käsiteltäväksi, ja sitä on pyydetty vastaamaan ennakkoratkaisukysymyksiin, jotka koskevat muun muassa sen 21.3.2023 antamaa tuomiota Mercedes-Benz Group (Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu) (C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 Kun otetaan myös huomioon edellä mainittu unionin tuomioistuimen tuomio, vastaus ensimmäiseen ja tarvittaessa toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on joka tapauksessa merkityksellinen asian käsittelyn jatkoon ja ratkaisun kannalta. Vastaus kolmanteen ja tarvittaessa neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen on mahdollisesti myös merkityksellinen käsiteltävän asian kannalta. Jos ensimmäiseen ja/tai kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan

myöntävästi, on mahdollista, että myös vastaukset viidennestä yhdeksänteen kysymykseen ovat merkityksellisiä sen kannalta.

- 34 Vastaajan olisi katsottava olevan vahingonkorvausvelvollinen BGB:n 823 §:n 2 momentin ja 31 §:n, luettuina yhdessä direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdan, 26 artiklan 1 kohdan, 46 artiklan ja 3 artiklan 36 alakohdan kanssa, perusteella, jos kantajan ajoneuvossa on ainakin yksi asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu kielletty estolaite ja/tai ainakin yksi muista syistä kielletty ajoneuvon päästökäyttämiseen vaikuttava laite tai ohjausjärjestelmä.
- 35 Siinä tapauksessa vastaaja olisi antanut direktiivin 2007/46 3 artiklan 36 alakohdassa tarkoitetun virheellisen vaatimustenmukaisuustodistuksen. Kyseisen säännöksen mukaan vaatimustenmukaisuustodistus on nimittäin todistuksena siitä, että ajoneuvo on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen, mikä ei pidä paikkaansa. Vastaaja olisi siten rikkonut mainitun direktiivin 18 artiklan 1 kohtaa, 26 artiklan 1 kohtaa ja 46 artiklaa.
- 36 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan vastaaja on joka tapauksessa tuomittava maksamaan kantajalle vahingonkorvausta, jos osoittautuu, että riidanalaisessa ajoneuvossa on kielletty laite tai ohjausjärjestelmä, joka vaikuttaa sen päästöihin.

Ensimmäinen ja toinen ennakkoratkaisukysymys

- 37 Sikäli kuin kantaja väittää, että jäähdyttimen kaihtimissa on kyse kielletystä estolaitteesta, muiden ratkaisujen, jotka ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on tehtävä, sisältö riippuu ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen ja tarvittaessa toisesta neljanteen ennakkoratkaisukysymykseen annettavasta vastauksesta.
- 38 Jos lähdetään siitä, että ajoneuvon asennettu rakenteeseen kuuluva laite havainnoi erilaisia parametrejä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitetulla tavalla muuttaakseen tämän havainnoinnin tuloksen perusteella moottorin palamistapahtuman parametrejä, että se vähentää aina päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ja on siten kyseisessä säännöksessä tarkoitettu estolaite, jos rakenteeseen kuuluvan laitteen havainnoinnin tuloksen perusteella aikaansaama palamistapahtuman parametrien muutos lisää tietyn haitallisen aineen, esimerkiksi typen oksidien, päästöjä, vaikka näin samanaikaisesti vähennetään yhden tai useamman muun haitallisen aineen, esimerkiksi hiilivetyjen, päästöjä, on siten katsottava, että riidanalaisessa ajoneuvossa olevien jäähdyttimen kaihtimien avautumisen ja sulkeutumisen ohjausjärjestelmä on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite. Kanne olisi silloin joka tapauksessa suurelta osin perusteltu. Asian selvittämistoimet eivät olisi siinä tapauksessa tarpeen.
- 39 Tietokone, jolla ohjataan riidanalaiseen ajoneuvon asennettujen jäähdyttimen kaihtimien avautumista ja sulkeutumista, on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan

10 alakohdassa tarkoitettu rakenteeseen kuuluva laite (ks. unionin tuomioistuimen tuomio 17.12.2020, CLCV ym. [Dieselmoottorin estolaite], C-693/18, EU:C:2020:1040, 68 kohta).

- 40 Jäähdyttimen kaihtimien avautumisen ja sulkeutumisen ohjausjärjestelmä kuuluu myös päästöjenrajoitusjärjestelmään, koska sillä vaikutetaan tarkoituksellisesti ajoneuvon päästöihin ja siten NEDC:n mukaiseen testisykliin.
- 41 Vastaaja on vahingonkorvausvelvollinen myös silloin, jos edellä tarkasteltu jäähdyttimen kaihtimien avautumisen ja sulkeutumisen ohjausjärjestelmä ei tosin muodosta estolaitetta mutta on muista syistä kielletty unionin oikeudessa.
- 42 Kun otetaan erityisesti huomioon esimerkiksi se, että tiettyjen päästöjen osalta on noudatettava raja-arvoja, myöskään siinä tapauksessa, että nyt kyseessä oleva jäähdyttimien kaihtimien avautumisen ja sulkeutumisen ohjausjärjestelmä ei muodosta estolaitetta, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei voi sulkea pois, että se on kiellettyä ainakin tietyin edellytyksin muiden unionin oikeussääntöjen mukaisten, etenkin tiettyjen päästöjen raja-arvoja koskevien, näkökohtien perusteella.
- 43 Ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle on etenkin epäselvää, sovelletaanko esimerkiksi dieselkäyttöisille ajoneuvoille vahvistettuja tyypin oksidien raja-arvoja vain silloin, jos dieselkäyttöistä ajoneuvoa käytetään kylmäkäynnistyksen jälkeen NEDC:n mukaisen testiajon olosuhteita vastaavissa olosuhteissa, vai onko näitä raja-arvoja noudatettava myös silloin, kun dieselkäyttöistä ajoneuvoa käytetään esimerkiksi kuumakäynnistyksen jälkeen NEDC:n mukaisen testiajon olosuhteita vastaavissa olosuhteissa, vai myös esimerkiksi silloin, kun dieselkäyttöistä ajoneuvoa käytetään kylmäkäynnistyksen jälkeen esimerkiksi 15 °C:n ulkolämpötilassa ja muilta osin NEDC:n mukaisen testiajon olosuhteita vastaavissa olosuhteissa, jolloin tämän estävä ohjausjärjestelmä tai laite on kielletty.
- 44 Jos sitä vastoin lähdetään siitä, että ajoneuvon asennettu rakenteeseen kuuluva laite havainnoi erilaisia parametrejä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettulla tavalla muuttaakseen tämän havainnoinnin tuloksen perusteella moottorin palamistapahtuman parametrejä, että se *ei vähennä tai vähentää ainoastaan tietyin edellytyksin* päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ja on siten kyseisessä säännöksessä tarkoitettu estolaite *myös silloin*, jos rakenteeseen kuuluvan laitteen havainnoinnin tuloksen perusteella aikaansaama palamistapahtuman parametrien muutos tosin lisää tietyn haitallisen aineen, esimerkiksi tyypin oksidien, päästöjä mutta samanaikaisesti vähentää yhden tai useamman muun haitallisen aineen, esimerkiksi hiukkasten, hiilivetyjen, hiilimonoksidin ja/tai hiilidioksidin, päästöjä, ja että tällainen rakenteeseen kuuluva laite ei ole kielletty myöskään muiden unionin oikeuden mukaisten näkökohtien perusteella tai on kielletty ainoastaan tietyin edellytyksin, tilanne on mahdollisesti toinen, jolloin kyseessä ei voida ilman muuta katsoa olevan asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite.

- 45 Vastaajan väitteiden, jotka ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen tietoon muissa menettelyissä tulleiden asiantuntijalausuntojen perusteella pitävät myös pitkälti paikkansa, mukaan muutoin samoina pysyvissä olosuhteissa palamislämpötilan alentaminen tosin yhtäältä vähentää typen oksidien päästöjä mutta toisaalta lisää muiden haitallisten aineiden päästöjä, kun taas palamislämpötilan nostaminen lisää typen oksidien päästöjä mutta vähentää muiden haitallisten aineiden päästöjä.
- 46 Jos jäähdyttimien kaihtimien avautumisen ja sulkeutumisen ohjausjärjestelmä ei näistä syistä ole estolaite ja jos tämä ohjausjärjestelmä ei ole kielletty myöskään muista syistä, vastaajaa ei voida velvoittaa maksamaan vahingonkorvausta kantajalle jäähdyttimen kaihtimien toimintatavan perusteella.

Muut ennakkoratkaisukysymykset

- 47 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin myöntää, että mahdollisesti jo unionin tuomioistuimen antama vastaus ensimmäiseen ja toiseen ennakkoratkaisukysymykseen mahdollistaa riita-asian ratkaisemisen lopullisesti.
- 48 Se ei kuitenkaan katso pystyvänsä muotoilemaan edellytyksiä, joilla jo nyt voidaan määrittää luotettavasti, että riita-asian ratkaiseminen on mahdollista tai mahdotonta, vaikka kolmanteen ja tarvittaessa neljanteen ennakkoratkaisukysymykseen ei vastattaisi. Tästä syystä ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää välttämättömänä esittää unionin tuomioistuimelle lisäksi kolmannesta yhdeksänteen ennakkoratkaisukysymykset.
- 49 Tämän ennakkoratkaisupyyntöön vuoksi on jo varauduttava siihen, että menettely viivästyy vähintään kahdella vuodella, kunnes unionin tuomioistuin antaa tuomionsa. Kun otetaan huomioon menettelyn viivästyminen uudelleen todennäköisesti vähintään kahdella vuodella, jos unionin tuomioistuimelle esitetään asiassa uusi ennakkoratkaisupyyntö, asianosaisten ei voida kohtuudella odottaa esittävän näitä kysymyksiä vasta menettelyn myöhemmässä vaiheessa.
- 50 Vastaaviin kysymyksiin voidaan ilman muuta vastata unionin tuomioistuimen odotettavissa olevassa tuomiossa. Olisi vapauden, turvallisuuden ja oikeuden alueella (ks. SEUT 67 artikla) taattavan tehokkaan oikeussuojan vastaista olla esittämättä kolmannesta yhdeksänteen ennakkoratkaisukysymystä tämän pyynnön yhteydessä.
- 51 Koska kolmannesta yhdeksänteen ennakkoratkaisukysymykseen on mahdollisesti vastattava, prosessiekonomiaan ja tehokkaaseen oikeussuojaan liittyvistä syistä on siten mielekästä ja ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen käsityksen mukaan myös sallittua esittää ne jo tässä vaiheessa.

Kolmas ja neljäs ennakkoratkaisukysymys

- 52 Riita-asiaa ei voida ratkaista ilman vastausta ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen ja tarvittaessa toisesta neljanteen ennakkoratkaisukysymykseen.
- 53 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on tietoinen unionin tuomioistuimen 14.7.2022 annettuihin tuomioihin GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) ja Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) (ks. myös tuomio 17.12.2020, CLCV ym. (Dieselmootorin estolaite) (C-693/18, EU:C:2020:1040)) perustuvasta oikeuskäytännöstä, jonka mukaan pakokaasujen takaisinkierrätyksen lämpötilansäätö, jolla asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjen päästöraja-arvojen noudattaminen taataan ainoastaan lämpötilaikkunassa, on kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite ja sallittu ainoastaan tiukoin edellytyksin.
- 54 Unionin tuomioistuimen 17.12.2020 annetusta tuomiosta CLCV ym. (Dieselmootorin estolaite) (C-693/18, EU:C:2020:1040) voidaan vastaavasti päätellä, että jos pakokaasujen takaisinkierrätysventtiilin toiminta tavanomaisissa käyttöolosuhteissa olisi ollut samanlaista kuin tyyppi hyväksyntämenettelyissä, ajoneuvot olisivat tuottaneet myös vähemmän hiilidioksidipäästöjä.
- 55 Unionin tuomioistuimen 14.7.2022 annetun tuomion GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) 36 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Tästä seuraa, että koska tällainen ohjelmisto vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta, se on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu rakenteeseen kuuluva laite”. Vastaava toteamus esitetään unionin tuomioistuimen 14.7.2022 annetussa tuomiossa Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571, 43 kohta) ja 17.12.2020 annetussa tuomiossa CLCV ym. (Dieselmootorin estolaite) (C-693/18, EU:C:2020:1040, 66 kohta). Myös unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annettu tuomio Mercedes-Benz Group (Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu) (C-100/21, EU:C:2023:229, 58 kohta) koski estolaitteita. Unionin tuomioistuin ei ole tarkastellut yhdessäkään näistä tuomioista käsiteltävän asian kohteena olevaa kysymyksenasettelua.
- 56 Unionin tuomioistuin ei ole esittänyt pakokaasujen takaisinkierrätyksen lämpötilaohjattua säätämistä koskevista tuomioissaan ainakaan nimenomaisesti vielä lainkaan toteamuksia siitä, millä edellytyksillä – kun otetaan huomioon käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat päinvastaiset vaikutukset eri haitallisten aineiden päästöihin – muuttamalla päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toimintaa vähennetään päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 57 Nyt esitettävä ennakkoratkaisupyynnö on siten tarpeellinen myös, kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen tähänastinen oikeuskäytäntö.
- 58 Kun otetaan erityisesti huomioon esimerkiksi se, että tiettyjen päästöjen osalta on noudatettava raja-arvoja, myöskään siinä tapauksessa, että nyt kyseessä oleva

pakokaasujen takaisinkierrätyksen tai jäähdytysaineen ja lämpötilan asetusarvon ohjausjärjestelmä ei ole estolaite, ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei voi sulkea pois, että se voi olla kielletty muiden unionin oikeussääntöjen mukaisten näkökohtien perusteella, mistä seuraa mahdollisesti vastaajan velvollisuus maksaa vahingonkorvausta kantajalle.

- 59 Tästä syystä ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää myös riidanalaisessa ajoneuvossa tehdyn pakokaasujen takaisinkierrätyksen lämpötilaperusteiden ohjauksen osalta välttämättömänä esittää unionin tuomioistuimelle lisäksi tätä koskevat kolmannen ja neljännen ennakkoratkaisukysymyksen.
- 60 Kantajan muut väitteet, jotka koskevat AbBlue-lisäaineen käyttöä, Slipguard-, BITI3-, BIT14- ja BITI5-estolaitteita sekä Slipguardin toimintaa eivät ole omiaan osoittamaan kielletyn estolaitteen olemassaoloa.
- 61 Vastaajan väite, jonka mukaan voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä on esteenä sille, että ajoneuvossa katsotaan olevan kielletty estolaite, ei mahdollista kanteen hylkäämistä ennakkoratkaisukysymyksiin vastaamatta. Jos EY-tyyppihyväksyntä ei ole oikeustilan mukainen, se voidaan tarvittaessa peruuttaa.

Viides ennakkoratkaisukysymys

- 62 Mikäli asiaa käsittelevä jaosto tulee unionin tuomioistuimelta ensimmäiseen ja toiseen ennakkoratkaisukysymyksen pyydettyjen vastausten perusteella siihen tulokseen, että kantajan ajoneuvossa on estolaite, herää kysymys, onko se kielletty.
- 63 Estolaite ei ole mahdollisesti kielletty, jos pakokaasujen takaisinkierrätyksen lämpötilaperusteinen ohjausjärjestelmä on tarpeen, jolloin esille tulee viides ennakkoratkaisukysymys.
- 64 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ymmärtää unionin tuomioistuimen 14.7.2022 annetuissa tuomioissa GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, 61 kohta) ja tuomioissa Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571, 73 kohta) esitetyt toteamukset siten, että estolaite on kielletty myös silloin, jos se ei ole tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta mutta on tarpeen ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi.
- 65 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen esittämän kysymyksen konkreettisena taustana on se, että toisessa tuomioistuinmenettelyssä annetun asiantuntijalausannon mukaan nokihiukkasten liiallinen muodostuminen voi hyvin harvinaisissa tapauksissa johtaa siihen, että dieselhiukkassuodatin syttyy regenerointitapahtuman yhteydessä tuleen ja ajoneuvo syttyy palamaan. Koska dieselhiukkassuodatin ei ole moottorin osa, kieltävä vastaus viidenteen ennakkoratkaisukysymykseen johtaisi siihen, ettei tätä näkökohtaa pitäisi tarkastella lähemmin tutkittaessa, onko riidanalaisessa ajoneuvossa mahdollisesti oleva estolaite sallittu.

Kuudes, seitsemäs, kahdeksas ja yhdeksäs ennakkoratkaisukysymys

- 66 Unionin tuomioistuimen 21.3.2023 annetussa tuomiossa Mercedes-Benz Group (Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu) (C-100/21, EU:C:2023:229, 93 kohta) esitetyt toteamukset antavat aiheita tarkastella sitä, onko Saksan oikeuden mukainen todistustaakan jako estolaitteiden yhteydessä yhteensopiva unionin oikeuden kanssa.
- 67 Saksan oikeuden mukaan todistustaakka jakautuu siten, että ajoneuvon ostajan on näytettävä täysimääräisesti toteen kaikki tosiasialliset edellytykset estolaitteen olemassaololle. Ostajan on nimittäin näytettävä toteen vahingon olemassaolo ja lisäksi myös suojelusäännösten rikkominen. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, molemmat edellyttävät sitä, että ajoneuvoon on asennettu estolaite. Käsiteltävässä asiassa tarkasteltavissa direktiivin 2007/46 säännöksissä, joiden tarkoituksena on suojella jokaista ajoneuvon, josta on annettava vaatimustenmukaisuustodistus, ostajaa erikseen, on kyse tällaisista suojelusäännöksistä.
- 68 Ellei vastaaja esitä asiakirjoja ja julkista ohjelmointeja, mitä se ei ole Saksan oikeuden mukaan yleensä velvollinen tekemään, estolaitteen olemassaolo voidaan näyttää toteen ainoastaan yritys ja erehdys -periaatteen mukaisten tosiasiallisten kokeilujen avulla, mikä on hyvin kallista.
- 69 Todisteiden hankkiminen estolaitteen olemassaolosta maksaa arviolta vähintään 10 000 euroa. Jos on hankittava tarkempia todisteita, hinta voi olla selvästi korkeampi. Ostajat, joilla ei ole oikeusturvavakuutusta, eivät useinkaan pysty maksamaan oikeudenkäyntikulujen ennakkoja, joita Saksan siviiliprosessioikeuden mukaan on vaadittava todistelua varten, tai niiden maksaminen tuottaa heille vaikeuksia, ja ostajat saattavatkin luopua oikeuksiinsa vetoamisesta.
- 70 Jos jopa asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen a alakohdan mukaisesta estolaitteen poikkeuksellisesta sallittavuudesta on hankittava näyttöä, ostaja ei voi ainakaan monissa tapauksessa käytännössä esittää näyttöä päinvastaisesta, kuten hän on Saksan oikeuden mukaan velvollinen tekemään, etenkin silloin, jos hänellä ei ole käytettävissään asiakirjoja eikä hän tunne ohjelmointia.
- 71 Tämä tarkoittaa, että joka tapauksessa huomattavassa määrässä tapauksia on pelättävissä, että ostajat eivät voi käyttää direktiivin 2007/46 18 artiklan 1 kohdasta, 26 artiklan 1 kohdasta, 46 artiklasta ja 3 artiklan 36 alakohdasta johtuvia oikeuksiaan, joita niillä on unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan (tuomio 21.3.2023, Mercedes-Benz Group [Estolaitteella varustetun ajoneuvon valmistajan vastuu], C-100/21, EU:C:2023:229).
- 72 Jos lisätodisteita tarvitaan ja esitetään, esille tulevat kuitenkin kysymykset siitä, keneltä on vaadittava mahdollisesti suurta oikeudenkäyntikulujen ennakkoa ja

kenen vahingoksi koituu se, ettei yksittäisiä toteen näytettäviä tosiseikkoja voida mahdollisesti todeta.

TYÖASIAKIRJA