



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ATHANASIOS RANTOS

23 päivänä syyskuuta 2021¹

Asiat C-128/20, C-134/20 ja C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

vastaan

Auto Krainer Gesellschaft mbH

(Ennakkoratkaisupyyntö – Landesgericht Klagenfurt (Klagenfurtissa sijaitseva osavaltion tuomioistuin, Itävalta))

ja

IR

vastaan

Volkswagen AG

(Ennakkoratkaisupyyntö – Landesgericht Eisenstadt (Eisenstadtissa sijaitseva osavaltion tuomioistuin, Itävalta))

sekä

DS

vastaan

Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG,

Volkswagen AG

(Ennakkoratkaisupyyntö – Oberster Gerichtshof (ylin tuomioistuin, Itävalta))

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Asetus (EY) N:o 715/2007 – Moottoriajoneuvot – 3 artiklan 10 alakohta – 5 artiklan 1 ja 2 kohta – Dieselmoottori – Epäpuhtauspäästöt – Tietokoneohjelma, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää – Pakokaasujen takaisinkierättämiseen tarkoitettu venttiili – Typpioksidipäästöjen vähentämistä rajoittava lämpötilaikkuna – Estolaite – Estolaite salliminen, kun se on tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta – Ajoneuvon korjaamisen yhteydessä asennettu laite – Direktiivi 1999/44/EY – Kulutustavaroiden kauppa ja niihin liittyvät takuut – Kauppasopimuksen mukainen tavara – 2 artiklan 2 kohdan d alakohta – Olettama sopimuksenmukaisuudesta, kun tavaran laatu ja ominaisuudet ovat sellaisia kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja joita kuluttaja voi kohtuudella edellyttää – Voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä – 3 artiklan 6 kohta – Kyseisen ajoneuvon ostaminen, vaikka kuluttaja olisikin ollut tietoinen estolaitteen olemassaolosta kaupantekohetkellä – Vähäinen virhe

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

I Johdanto

1. SEUT 11 artiklassa määrätään seuraavaa: ”Ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä unionin politiikan ja toiminnan määrittelyyn ja toteuttamiseen, erityisesti kestävä kehityksen edistämiseksi”. Muun muassa Euroopan unionin lainsäätäjän tarkoitus rajoittaa epäpuhtauspäästöjä ilmentää kasvanutta tietoisuutta ympäristönsuojelun tärkeydestä.²

2. Moottoriajoneuvoja koskevaa sääntelyä on vastaavasti jatkuvasti tiukennettu³ muun muassa säätämällä asetus (EY) N:o 715/2007.⁴ Autonvalmistajien on ehdottomasti mukauduttava uusiin yhteisiin teknisiin vaatimuksiin, jotka koskevat tällaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntää, mistä voi aiheutua oikeusriitoja viranomaisten ja kuluttajien kanssa.

3. Siten 17.12.2020 annetun tuomion X (Dieselmoottoriin asennettu estolaite) (C-693/18, EU:C:2020:1040; jäljempänä tuomio X) taustalla olleessa asiassa asianomaista autonvalmistajaa moitittiin siitä, että se oli saattanut liikenteeseen ajoneuvoja, jotka oli varustettu tietokoneohjelmalla, jonka tarkoituksena oli vääristää pakokaasupäästöjä, erityisesti typpioksidia (NOx), koskevien tarkastusten tuloksia.⁵ Kyseisessä tuomiossaan unionin tuomioistuin tulkitsi ensimmäistä kertaa asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettua estolaitteen käsitettä ja otti kantaa siihen, milloin tällaista laitetta on pidettävä kiellettyinä, kun otetaan huomioon kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohhta, jossa säädetään estolaitteiden käyttämisestä koskevaan kieltoon sovellettavista poikkeuksista, mukaan lukien poikkeuksesta sillä perusteella, että laite on tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi.

4. Nyt käsiteltävät kolme asiaa ovat jatkoa mainitulle asialle siinä mielessä, että niissä on kyse ajoneuvoista, jotka on varustettu tietokoneohjelmalla, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää ja joka tiettyjen ulkolämpötilaan ja korkeuteen merenpinnasta liittyvien edellytysten mukaan rajoittaa NOx-päästöjen rajoittamista, mistä seuraa, että ajoneuvojen päästöt ylittävät asetuksessa N:o 715/2007 vahvistetut raja-arvot. Käsiteltävissä asioissa on esitetty lähinnä seuraavat ennakkoratkaisukysymykset: onko tällaista tietokoneohjelmaa pidettävä mainitun asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna estolaitteena? Jos kyllä, voiko kyseinen laite olla sallittu asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla? Jos kyseinen tietokoneohjelma on kielletty, voidaanko kauppa purkaa sillä perusteella, että ajoneuvossa on tällainen tietokoneohjelma, direktiivin 1999/44/EY⁶ nojalla, koska ajoneuvo ei ole kauppasopimuksen mukainen?

5. Kun otetaan huomioon käsiteltävinä olevien asioiden väliset yhteydet ja erityisesti se, että niissä esiin tulevat oikeudelliset kysymykset ovat pitkälti päällekkäisiä, on osoittautunut aiheelliseksi käsitellä niitä yhteisessä ratkaisuehdotuksessa, vaikka unionin tuomioistuin onkin päättänyt olla yhdistämättä asioiden käsittelyä kunkin asian erityispiirteiden takia.

² Maailman terveysjärjestön (WHO) mukaan ilmansaasteet ovat merkittävin ympäristöstä aiheutuva terveysriski. Ks. WHO:n raportti ”Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease”, 13.5.2016, s. 15.

³ Eri aikoina sovelletuista typpioksid- eli NOx-päästöjä koskevista Euro-standardeista ks. Euroopan tilintarkastustuomioistuimen helmikuussa 2019 julkaisema aihekohtainen katsaus, jonka otsikko on ”EU:n vastaus dieselgate-skandaaliin”, s. 9.

⁴ 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 (EUVL 2007, L 171, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 18.7.2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1; jäljempänä asetus N:o 715/2007).

⁵ Ks. tuomio X, 27 kohta.

⁶ Kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EYVL 1999, L 171, s. 12).

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus

1. Direktiivi 1999/44

6. Direktiivin 1999/44 johdanto-osan ensimmäisessä ja kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) [EY] 153 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti yhteisön olisi myötävaikutettava korkeatasoisen kuluttajasuojan toteuttamiseen toimenpiteillä, jotka se toteuttaa [EY] 95 artiklan nojalla;

– –

(8) sopimuksenmukaisuuden periaatteen soveltamisen helpottamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön yleisimpiä tilanteita koskeva kumottavissa oleva sopimuksenmukaisuuden oletus; oletus ei rajoita sopimusvapauden periaatetta; lisäksi oletuksessa mainittuja osatekijöitä voidaan käyttää tavaroiden virheellisuuden määrittelyssä silloin, kun nimenomaisia sopimusehtoja ei ole sekä silloin, kun vähimmäislauseketta sovelletaan; laatu ja ominaisuudet, joita kuluttaja voi kohtuudella edellyttää, riippuvat muun muassa siitä, ovatko tavarat uusia vai käytettyjä; oletuksessa mainitut tekijät ovat kumulatiivisia; jos tapauksen olosuhteista johtuen jokin erityinen tekijä on selvästi asiaan kuulumaton, oletuksen muita tekijöitä sovelletaan siitä huolimatta.”

7. Kyseisen direktiivin 1 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala ja määritelmät”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tämän direktiivin tavoitteena on kuluttajien yhdenmukaisen vähimmäissuojan takaamiseksi sisämarkkinoilla lähentää jäsenvaltioiden lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, jotka koskevat kulutustavaroiden kauppaa ja takuita koskevia tiettyjä seikkoja.”

8. Direktiivin 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Sopimuksenmukaisuus”, säädetään seuraavaa:

”1. Myyjän on luovutettava kulutustavarat kuluttajalle kauppasopimuksen mukaisina.

2. Kulutustavaroiden oletetaan olevan sopimuksen mukaisia, jos:

- a) ne ovat myyjän niistä antaman kuvauksen mukaisia ja niillä on samat ominaisuudet kuin myyjän kuluttajalle esittämällä näytteellä tai mallilla;
- b) ne soveltuvat siihen erityiseen tarkoitukseen, johon kuluttaja niitä tarvitsee, jonka kuluttaja on sopimuksen tekohetkellä saattanut myyjän tietoon, ja jonka myyjä on hyväksynyt;
- c) ne soveltuvat tarkoituksiin, joihin vastaavanlaisia tavaroita yleensä käytetään;
- d) niiden laatu ja ominaisuudet ovat sellaisia kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja joita kuluttaja voi kohtuudella edellyttää ottaen huomioon tavaroiden luonne sekä myyjän, tuottajan tai tämän edustajan erityisesti mainoksissa tai päällyksmerkinnöissä niistä antamat tavaroiden erityisiä ominaisuuksia koskevat julkiset maininnat.

3. Tätä artiklaa sovellettaessa virhettä ei katsota olevan, jos kuluttaja sopimuksentekohetkellä tiesi tai hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää virheestä, tai jos virhe on johtunut kuluttajan toimittamista aineista tai tarvikkeista.

– –”

9. Kyseisen direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Kuluttajan oikeudet”, säädetään seuraavaa:

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

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

3. Ensi sijassa kuluttaja voi vaatia myyjää korjaamaan tai vaihtamaan tavarán, molemmissa tapauksissa vastikkeetta, jollei tämä ole mahdotonta tai epäsuhtaista.

Oikaisua pidetään epäsuhtaisena, jos siitä aiheutuu myyjälle kustannuksia, jotka vaihtoehtoiseen oikaisutapaan verrattuna ovat kohtuuttomia ottaen huomioon

– tavarán arvo, jos se olisi sopimuksen mukainen,

– virheen merkitys

ja

– [se,] voitaisiinko asia oikaista vaihtoehtoisella tavalla aiheuttamatta kuluttajalle huomattavaa haittaa.

Korjaaminen tai vaihtaminen on tehtävä kohtuullisen ajan kuluessa ja aiheuttamatta kuluttajalle huomattavaa haittaa ottaen huomioon tavarán luonne ja se tarkoitus, jota varten kuluttaja hankki tavarán.

– –

5. Kuluttaja voi vaatia asianmukaista hinnanalennusta tai purkaa kaupan

– jos kuluttajalla ei ole oikeutta vaatia korjaamista eikä vaihtamista,

tai

– jos myyjä ei ole suorittanut oikaisua kohtuullisen ajan kuluessa,

tai

– myyjä ei ole suorittanut oikaisua aiheuttamatta kuluttajalle huomattavaa haittaa.

6. Kuluttajalla ei ole oikeutta purkaa kauppaa, jos virhe on vähäinen.”

2. Asetus N:o 715/2007

10. Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan seitsemännessä ja 17 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(7) Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatioiden edistämisestä, paremmasta ilmanlaadusta, pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista ja elinajanodotteen kasvamisesta saatava hyöty samoin kuin niiden merkitys hiilidioksidipäästöjen kokonaisvaikutuksen kannalta.

--

(17) Ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen standardoitu mittausjärjestelmä on tarpeen sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden välille ei synny teknisiä kaupan esteitä. Lisäksi on tarpeen varmistaa, että kuluttajille ja käyttäjille tarjotaan puolueetonta ja täsmällistä tietoa.”

11. Asetuksen 1 artiklan, jonka otsikko on ”Kohde”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

12. Asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, 10 ja 13 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä tarkoitetaan

--

10) ’estolaitteella’ rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan [ja] joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana;

--

13) ’korvaavalla pilaantumista rajoittavalla laitteella’ pilaantumista rajoittavaa laitetta tai tällaisten laitteiden kokoonpanoa, joka on tarkoitettu korvaamaan alkuperäinen pilaantumista rajoittava laite ja joka voidaan hyväksyä erillisenä teknisenä yksikkönä siten kuin se on määritelty direktiivissä 70/156/ETY⁷.”

⁷ Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6.2.1970 annettu neuvoston direktiivi (EYVL 1970, L 42, s. 1).

13. Asetuksen 4 artiklan, jonka otsikko on ”Valmistajan velvollisuudet”, 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Valmistajan on myös osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön yhteisössä, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

Nämä velvollisuudet sisältävät liitteessä I ja 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen.

2. Valmistajan on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä, joiden tarkoituksena on tuotannon vaatimustenmukaisuuden, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyys ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tarkistaminen, noudatetaan.

Valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on lisäksi voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä ja haihtumispäästöjä rajoitetaan tämän asetuksen mukaisesti tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. – –”

14. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan, jonka otsikko on ”Vaatimukset ja testit”, 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen.

2. Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltoa ei sovelleta, jos

a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;

b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi;

tai

c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin.”

15. Asetuksen liitteessä I, jonka otsikko on ”Päästörajat”, säädetään NO_x-päästöjen raja-arvot muun muassa Euro 5 -sukupolven ajoneuvoille, joiden päästörajoista säädetään liitteessä I olevassa taulukossa 1.

3. Direktiivi 2007/46/EY

16. Direktiivi 2007/46/CE⁸ on kumottu asetuksella (EU) N:o 2018/858⁹ 1.9.2020 alkaen mainitun asetuksen 88 artiklan nojalla. Kun otetaan huomioon käsiteltävänä olevien tosiseikkojen tapahtuma-aika, tätä direktiiviä sovelletaan kuitenkin edelleenkin pääasioissa.

17. Kyseisen direktiivin johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa todettiin seuraavaa:

”Järjestelmiin, osiin, erillisiin teknisiin yksiköihin ja ajoneuvoihin sovellettavat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava ja määritettävä säädöksissä. Näillä säädöksillä olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso.”

18. Direktiivin 1 artiklassa, jonka otsikko oli ”Kohde”, säädettiin seuraavaa:

”Tässä direktiivissä luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntää, jolloin tavoitteena on helpottaa niiden rekisteröintiä, myyntiä ja käyttöönottoa yhteisössä.

--

Ajoneuvojen rakentamista ja toimintaa koskevat erityiset tekniset vaatimukset hyväksytään tämän direktiivin mukaisesti säädöksissä, joiden tyhjentävä luettelo on liitteessä IV.”

19. Direktiivin 2007/46 3 artiklan, jonka otsikko oli ”Määritelmät”, 5 ja 36 alakohdassa säädettiin seuraavaa:

”Tässä direktiivissä ja liitteessä IV luetelluissa säädöksissä, ellei niissä toisin säädetä, tarkoitetaan:

--

5. ’EY-tyyppihyväksynnällä’ tyyppihyväksyntämenettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppi on tämän direktiivin ja liitteessä IV tai XI lueteltujen säädösten sisältämien, sitä koskevien hallinnollisten säännösten ja teknisten vaatimusten mukainen;

--

36. ’vaatimustenmukaisuustodistuksella’ tämän direktiivin liitteessä IX esitettyä asiakirjaa, jonka valmistaja toimittaa todistuksena siitä, että ajoneuvo, joka kuuluu tämän direktiivin mukaisesti hyväksytyn tyyppin sarjaan, on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen.”

⁸ 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 (puitedirektiivi) (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 25.2.2014 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 214/2014 (EUVL 2014, L 69, s. 3; jäljempänä direktiivi 2007/46).

⁹ Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta 30.5.2018 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EUVL 2018, L 151, s. 1).

20. Direktiivin 4 artiklassa, jonka otsikko oli ”Jäsenvaltioita koskevat velvoitteet”, säädettiin seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että hyväksyntää hakevat valmistajat täyttävät tämän direktiivin mukaiset velvoitteensa.

2. Jäsenvaltiot saavat hyväksyä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, järjestelmät, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset.

3. Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, osat tai erilliset tekniset yksiköt, jotka täyttävät tämän direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

– –”

21. Direktiivin 5 artiklan, jonka otsikko oli ”Valmistajia koskevat velvoitteet”, 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Valmistaja on vastuussa hyväksyntäviranomaiselle kaikista hyväksyntämenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta riippumatta siitä, onko valmistaja suoranaisesti osallistunut ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön kaikkiin valmistusvaiheisiin.”

22. Direktiivin 18 artiklan, jonka otsikko oli ”Vaatimustenmukaisuustodistus”, 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän haltijana valmistajan on toimitettava vaatimustenmukaisuustodistus, joka seuraa jokaista valmista, keskeneräistä tai valmistunutta, hyväksytyn ajoneuvotyyppin mukaisesti valmistettua ajoneuvoa.

– –”

23. Direktiivin 2007/46 26 artiklan, jonka otsikko oli ”Ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto”, 1 kohdassa säädettiin seuraavaa:

”Jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, joka on annettu 18 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 29 ja 30 artiklan soveltamista.

– –”

24. Kyseisen direktiivin liitteen IV, jonka otsikko oli ”Ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset”, I osassa, jonka otsikko oli ”Luettelo rajoittamattomina sarjoina valmistettavien ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevista säädöksistä”, mainittiin asetus N:o 715/2007 otsikon ”Kevyiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 5 ja Euro 6) / tietojen saatavuus” alla.

25. Direktiivin liitteessä IX,¹⁰ jonka otsikko oli ”EY-vaatimustenmukaisuustodistus”, oli 0 kohta, jonka otsikko oli ”Tarkoitus” ja jossa säädettiin, että vaatimustenmukaisuustodistus on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen.

4. Asetus N:o 692/2008

26. Asetuksen N:o 692/2008 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa säädetään toimenpiteitä asetuksen [N:o 715/2007] 4, 5 ja 8 artiklan täytäntöönpanoa varten.”

27. Asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, 8 ja 18 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

– –

8. ’pilaantumista rajoittavan laitteen tyyppillä’ katalyysattoreita ja hiukkasloukkuja, jotka eivät eroa toisistaan seuraavien olennaisten ominaisuuksien suhteen:

– –

18. ’päästöjenrajoitusjärjestelmällä’ OBD-järjestelmän [ajoneuvon sisäinen valvontajärjestelmä] yhteydessä moottorin toiminnan sähköistä ohjainta sekä kaikkia pakokaasu- ja haihtumispäästöihin vaikuttavia laitteita, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta.”

28. Asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset”, 9 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

Tyyppihyväksynnän hakemisen yhteydessä valmistajan on kuitenkin esitettävä hyväksyntäviranomaiselle näyttö siitä, että typen oksidien jälkikäsittelylaite saavuttaa riittävän korkean lämpötilan tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä –7 °C:n lämpötilassa, tyyppi 6 -testissä määritellyllä tavalla.

Lisäksi valmistajan on toimitettava hyväksyntäviranomaiselle tiedot pakokaasujen kierrätysjärjestelmän (EGR-järjestelmän) toimintaperiaatteesta, myös sen toiminnasta alhaisissa lämpötiloissa.

– –”

¹⁰ Tämän liitteen sanamuoto on säädetty 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 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta 1.6.2017 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 2017/1151 (EUVL 2017, L 175, s. 1).

29. Asetuksen 10 artiklan, jonka otsikko on ”Pilaantumista rajoittavat laitteet”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitus asentaa asetuksen [N:o 715/2007] soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppihyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä direktiivin [2007/46] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä liitteen [XIII] mukaisesti.

Katalysaattoreita ja hiukkasloukkuja pidetään tätä asetusta sovellettaessa pilaantumista rajoittavina laitteina.”

30. Asetuksen liitteessä I, jonka otsikko on ”EY-tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset”, olevassa 3.3 kohdassa, jonka otsikko on ”Pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä koskevat laajennukset (tyyppi 5 -testi)”, säädetään seuraavaa:

”3.3.1. Tyyppihyväksyntä voidaan laajentaa koskemaan erilaisia ajoneuvotyypppejä, kunhan ajoneuvon, moottorin tai pilaantumista rajoittavan järjestelmän seuraavassa kuvatut ominaisuudet ovat identtiset tai annettujen toleranssien sisällä.

3.3.1.1. Ajoneuvo:

--

3.3.1.2. Moottori

--

3.3.1.3. Pilaantumista rajoittavan järjestelmän ominaisuudet:

--

c) Pakokaasujen takaisinkierrätys [EGR]:

käytössä vai ei

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

--”

31. Asetuksen N:o 692/2008 liitteen XI, jonka otsikko on ”Moottoriajoneuvojen sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä)”, lisäyksessä 2, jonka otsikko on ”Ajoneuvoperheen olennaiset piirteet”, säädetään seuraavaa:

”--

Moottori:

--

Päästöjenrajoitusjärjestelmä:

– –

– hiukkasloukun tyyppi;

– –

– pakokaasujen kierrätys (on tai ei ole).

– –”

5. Asetus (EU) N:o 2016/427

32. Asetuksen (EU) N:o 2016/427¹¹ johdanto-osan ensimmäisessä, toisessa ja neljännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Asetuksessa [N:o 715/2007] edellytetään, että komissio seuraa komission asetuksessa [N:o 692/2008] vahvistettuja tyyppihyväksynnässä käytettäviä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia ja tarvittaessa mukauttaa niitä vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä.

(2) Komissio on tehnyt asiasta seikkaperäisen analyysin omien tutkimustensa ja ulkoisten tietojen perusteella ja havainnut, että Euro 5- tai Euro 6 -vaatimusten mukaisten ajoneuvojen ajamisesta tieliikenteessä todellisuudessa syntyvät päästöt ylittävät merkittävästi ne päästöt, jotka on mitattu säännösten mukaisen uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) mukaisesti, etenkin dieselajoneuvojen typen oksidien päästöjen osalta.

– –

(4) Komissio perusti tammikuussa 2011 kaikkia kiinnostuneita sidosryhmiä edustavan työryhmän, jonka tehtävänä oli kehittää todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) testausmenettely, joka vastaa paremmin ajossa mitattuja päästöjä. – –”

33. Asetuksen N:o 2016/427 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Muutetaan asetus [N:o 692/2008] seuraavasti:

1) Lisätään 2 artiklaan 41 ja 42 alakohta seuraavasti:

’41. ’todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvillä päästöillä (RDE-päästöt)’ ajoneuvon päästöjä sen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa;

42. ’kannettavalla päästöjenmittausjärjestelmällä (PEMS-järjestelmä)’, siirrettävää päästöjenmittausjärjestelmää, joka on liitteen III A lisäyksessä 1 eriteltyjen vaatimusten mukainen.”

¹¹ Asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta 10.3.2016 annettu komission asetus (EUVL 2016, L 82, s. 1).

6. Asetus 2017/1151

34. Asetuksen N:o 2017/1151¹² johdanto-osan ensimmäisessä, toisessa ja kolmannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

- ”(1) Asetuksen [N:o 715/2007] täytäntöönpanosta ja muuttamisesta annetussa komission asetuksessa [N:o 692/2008] säädetään, että kevyet hyötyajoneuvot testataan uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) mukaisesti.
- (2) Asetuksen [N:o 715/2007] 14 artiklan 3 mukaisen asianomaisia menettelyjä, testisyklejä ja testituloksia koskevan jatkuvan seurannan perusteella on selvää, että tiedot NEDC-syklin mukaisesti testattujen ajoneuvojen polttoaineenkulutuksesta ja hiilidioksidipäästöistä eivät enää ole asianmukaisia eivätkä enää vastaa todellisia päästöjä.
- (3) Tätä taustaa vasten on asianmukaista säätää uudesta lakisääteisestä testausmenetelmästä saattamalla yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä (WLTP) osaksi unionin lainsäädäntöä.”

35. Asetuksen N:o 2017/1151 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan toimenpiteitä asetuksen [N:o 715/2007] täytäntöönpanoa varten.”

36. Asetuksen N:o 2017/1151 liitteessä III A, jonka otsikko on ”Todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen todentaminen”, säädetään seuraavaa:

– –

4.1. RDE-päästöominaisuudet on osoitettava testaamalla ajoneuvoja tieliikenteessä niin, että ajotapa, olosuhteet ja hyötykuorma vastaavat tavanomaista ajoa. RDE-testauksen on vastattava ajoneuvon käyttöä todellisilla ajoreiteillä tavanomaisella kuormituksella.

– –

5.2.1. Testit on suoritettava ympäristöolosuhteissa, jotka täyttävät tässä kohdassa vahvistetut vaatimukset. Ympäristöolosuhteita pidetään ”laajempina”, jos vähintään yhtä lämpötilaa ja korkeutta merenpinnasta koskevaa olosuhdetta laajennetaan. Laajempia lämpötilaa ja korkeutta merenpinnasta koskevia olosuhteita koskevaa korjauskerrointa sovelletaan vain kerran. Jos testin osa tai koko testi suoritetaan muissa kuin tavanomaisissa tai laajemmissa olosuhteissa, testi hylätään.

5.2.2. Tavanomaiset korkeutta merenpinnasta koskevat olosuhteet: korkeus merenpinnasta pienempi tai yhtä suuri kuin 700 metriä.

5.2.3. Laajemmat korkeutta merenpinnasta koskevat olosuhteet: korkeus merenpinnasta yli 700 metriä ja pienempi tai yhtä suuri kuin 1300 metriä.

5.2.4. Tavanomaiset lämpötilaolosuhteet: suurempi tai yhtä suuri kuin 273,15 K (0 °C) ja pienempi tai yhtä suuri kuin 303,15 K (30 °C).

¹² Sellaisena kuin se on muutettuna 7.6.2017 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 2017/1154 (EUVL 2017, L 175, s. 708; jäljempänä asetus 2017/1151).

5.2.5. Laajemmat lämpötilaolosuhteet: suurempi tai yhtä suuri kuin 266,15 K (-7 °C) ja pienempi kuin 273,15 K (0 °C) tai suurempi kuin 303,15 K (30 °C) ja pienempi tai yhtä suuri kuin 308,15 K (35 °C).

– –”

7. Direktiivi (EU) 2019/771

37. Direktiivin (EU) 2019/771¹³ 23 artiklan mukaan direktiivi 1999/44 kumotaan 1.1.2022 alkavin vaikutuksin.

38. Direktiivin 2019/771 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde ja tarkoitus”, säädetään seuraavaa:

”Tällä direktiivillä pyritään edistämään sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja säätämään kuluttajansuojan korkeasta tasosta vahvistamalla yhteiset säännöt tietyistä vaatimuksista, jotka koskevat myyjien ja kuluttajien välillä tehtäviä myyntisopimuksia, erityisesti säännöt tavaroiden sopimuksenmukaisuudesta, säännöt oikeussuojakeinoista siinä tapauksessa, että tavara ei ole sopimuksen mukainen, ja kyseisten oikeussuojakeinojen käyttöä koskevat yksityiskohtaiset säännöt sekä kaupallisia takuita koskevat säännöt.”

39. Direktiivin 7 artiklan, jonka otsikko on ”Sopimuksenmukaisuutta koskevat objektiiviset vaatimukset”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Sopimuksenmukaisuutta koskevien subjektiivisten vaatimusten noudattamisen lisäksi tavaroiden on oltava seuraavien vaatimusten mukaisia:

a) niiden on sovellettava niihin käyttötarkoituksiin, joihin samantyyppistä tavaraa yleensä käytetään, ottaen tapauksen mukaan huomioon kaikki voimassa oleva unionin lainsäädäntö ja kansallinen lainsäädäntö, tekniset standardit tai, jos tällaisia teknisiä standardeja ei ole, alakohtaisesti sovellettavat käytäntösäännöt;

– –”

B Itävallan lainsäädäntö

40. Itävallan yleisen siviililain (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä ABGB) 871 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Jos osapuoli erehtyi antamansa tai toisen osapuolen tietoon tulleen tahdonilmaisun sisällössä ja erehdys koskee pääkohdetta tai olennaista ominaisuutta, josta aikomus nimenomaisesti ilmaistiin, tälle osapuolelle ei synny velvoitetta, jos erehdys johtui toisesta sopimuspuolesta tai tämän täytyi olla siitä tietoinen asiaan liittyvien seikkojen perusteella tai erehdys saatettiin sen tietoon vielä ajoissa.”

¹³ Tietyistä tavarakauppaa koskeviin sopimuksiin liittyvistä seikoista, asetuksen (EU) N:o 2017/2394 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta sekä direktiivin 1999/44 kumoamisesta 20.5.2019 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2019, L 136, s. 28).

41. ABGB:n 879 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Sopimus, joka on lakiin perustuvan kiellon tai hyvän tavan vastainen, on pätemätön.”

42. ABGB:n 922 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Sen, joka luovuttaa esineen toiselle vastiketta vastaan, on taattava, että esine on sopimuksen mukainen. Se vastaa myös siitä, että esineellä on sopimuksessa määritetyt tai tavanomaisesti edellytettävät ominaisuudet, että esine vastaa kuvaustaan, näytettä tai mallia ja että esinettä voidaan käyttää oikeustoimen luonteen tai tehdyn sopimuksen mukaisesti.”

43. ABGB:n 932 §:n 1 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Luovutuksensaaja voi puutteellisuuden vuoksi vaatia puutteen korjaamista (vian korjaaminen tai puuttuvan suorituksen jälkitoimitus), esineen vaihtamista, vastikkeen kohtuullista alentamista (hinnanalennus) tai sopimuksen purkamista (purku).

--

(4) Jollei puutteen korjaaminen eikä vaihto ole mahdollinen tai jos niistä aiheutuisi myyjälle suhteettoman suuria kustannuksia, luovutuksensaajalla on oikeus hinnanalennukseen tai, jos puute ei ole vähäinen, oikeus purkuun. --”

C Saksan lainsäädäntö

44. Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden EY-tyyppihyväksynnästä annetun asetuksen (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung), jäljempänä EG-FGV) 25 §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Kraftfahrt-Bundesamt [liittovaltion moottoriajoneuvovirasto, Saksa; jäljempänä KBA] voi ilmenneiden puutteiden korjaamiseksi ja liikenteeseen jo saatettujen ajoneuvojen, osien ja erillisten teknisten yksiköiden sääntelymukaisuuden takaamiseksi määrätä jälkikäteen täydentävistä säännöksistä.”

III Pääasioiden oikeudenkäynnit, ennakkoratkaisukysymykset ja asioiden käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa

A Asia C-128/20

45. GSMB Invest GmbH & Co. KG teki 9.1.2011 Auto Krainer Gesellschaft mbH:n kanssa kauppasopimuksen Volkswagen-merkkisestä moottoriajoneuvosta, jonka malli oli VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION ja joka oli varustettu EA 189 -tyypin, Euro 5 -sukupolven dieselmoottorilla ja jonka moottorin tilavuus oli 2 litraa (jäljempänä ajoneuvo 1). Tässä ajoneuvossa on pakokaasujen takaisinkierrättämiseen tarkoitettu venttiili (Exhaust Gas Recirculation eli EGR-venttiili).

46. GSMB Invest nosti 27.12.2017 Landesgericht Klagenfurtissa (Klagenfurtissa sijaitseva osavaltion tuomioistuin, Itävalta), joka on ennakkoratkaisua pyytäneenä tuomioistuimena, kanteen, jolla se vaati ABGB:n 879 §:n 1 momentin ja 932 §:n 4 momentin nojalla kaupan purkamista käyttövastikkeen maksamista vastaan.

47. GSMB Invest väitti kyseisessä tuomioistuimessa, että kauppasopimuksen tekohetkellä se uskoi ostavansa uuden ympäristöystävällisen ajoneuvon, jonka ominaisuudet olivat muun muassa pakokaasupäästöjen osalta lakisääteisten standardien mukaisia. Sen jälkeen, kun Volkswagen päivitti ajoneuvon 1 moottorinohjausjärjestelmään kuuluvaa tietokoneohjelmaa (jäljempänä käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma), pakokaasujen puhdistusjärjestelmä kytkeytyi pois toiminnasta alle 15 celsiusasteen ulkolämpötilassa, yli 33 celsiusasteen ulkolämpötilassa ja jos autoa ajettiin yli 1 000 metrin korkeudessa merenpinnasta (jäljempänä lämpötilaikkuna). GSMB Investin mukaan tällainen lämpötilaikkuna on kielletty, koska sitä ei voida oikeuttaa millään estolaitteiden kieltoon sovellettavista poikkeuksista, joista säädetään asetuksen N:o 715/2007 5 artiklassa. Tällä pakokaasujen puhdistamisjärjestelmän tehokkuuden vähentämisellä ei siis suojata ajoneuvon 1 moottoria, koska ajamisesta lämpötilaikkunan ulkopuolella ei aiheudu välittömiä moottorivaurioita.

48. Auto Krainer vastasi, että kaikki Euro 5 -luokkaan kuuluvien dieselajoneuvojen valmistajat käyttävät lämpötilaikkunaa. KBA eli Saksan EY-tyyppihyväksyntäviranomaisen on aina pitänyt tätä ikkunaa asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitettuna sallittuna toimenpiteenä. Lisäksi KBA on käsiteltävänä olevan tietokoneohjelman tarkastamisen yhteydessä tutkinut tietokoneohjelman perusteellisesti ja todennut, ettei päivityksellä ollut kielteisiä vaikutuksia ilman epäpuhtauspäästöjä vähentävien laitteiden kestävyys.

49. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdasta ilmenee, että lämpötilaikkuna on kyseisessä asetuksessa tarkoitettu kielletty estolaitte. Useimmissa unionin jäsenvaltioissa, erityisesti Itävallassa ja Saksassa, ulkolämpötila on nimittäin vuoden aikana useimmiten alle 15 celsiusastetta, ja kun otetaan huomioon kyseisten valtioiden korkeus merenpinnasta, ajoneuvot liikennöivät niissä hyvin usein yli 1 000 metrin korkeudessa, joten kyseiset olosuhteet ilmenevät asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana. Näin ollen mainitun asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä moottorin suojaamista koskevaa poikkeusta ei voida käyttää oikeusperusteena sellaisen estolaitteen käytölle, joka aktivoituu kyseisten ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

50. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lisää, että asetuksen N:o 692/2008 3 artiklan 9 alakohdan mukaan NO_x:n jälkikäsittelylaitteen on saavutettava riittävän korkea lämpötila tehokkaaseen toimintaan 400 sekunnin kuluessa kylmäkäynnistyksestä -7 °C:n lämpötilassa, tyyppi 6 -testissä määritellyllä tavalla. Toimivaltaiset viranomaiset eivät voi myöntää EY-tyyppihyväksyntää, jos näitä tyyppihyväksynnän edellytyksiä ei ole näytetty riittävästi toteen. Kyseisen tuomioistuimen mukaan tästä näyttövelvollisuudesta seuraa, että unionin lainsäätäjä on katsonut, ettei lämpötilaikkuna voi olla oikeutettu, jos se ei täytä mainittuja edellytyksiä.

51. Näin ollen – kun otetaan huomioon lämpötilaikkunan mukaiset lämpötila ja korkeutta merenpinnasta koskevat edellytykset – lämpötilaikkunan käytöstä seuraa, että päästöjenrajoitusjärjestelmä ei toimi täydellä teholla ajoneuvon tavanomaisen toiminnan aikana.

52. Tässä tilanteessa Landesgericht Klagenfurt on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko – – asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä ei sallita sellaista asetuksen – – 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ajoneuvon laitetta, joka toimii siten, että pakokaasujen takaisinkierättämiseen tarkoitettu venttiili eli osa, joka voi vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että pakokaasujen kierrätysaste eli takaisin imusarjaan johdettavien pakokaasujen suhteellinen osuus on säädetty siten, että venttiili takaa vähäpäästöisen toimintamoodin vain lämpötilan ollessa 15 ja 33 celsiusasteen välillä ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa ja että tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella kierrätysaste pienenee lineaarisesti nollaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, jolloin ajoneuvon NO_x-päästöt lisääntyvät siten, että niillä ylitetään asetuksessa N:o 715/2007 säädetty raja-arvot?
- 2) Onko – – asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohtaan sisältyvää ilmaisua ’moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta’ tulkittava siten, että pakokaasujen käsittelystrategia, jonka tarkoituksena on ensisijaisesti pakokaasujen takaisinkierättämiseen tarkoitettun venttiilin [eli EGR-venttiilin],¹⁴ EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkassuodattimen kaltaisten osien suojaaminen kulumiselta, ei täytä poikkeussäännösten vaatimuksia?
- 3) Onko – – asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että pakokaasujen käsittelystrategia, jossa taataan päästöjä vähentävien laitteiden täysi toimintakyky vain 15 ja 33 celsiusasteen välisellä lämpötila-alueella ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa (niin sanottu lämpötilaikkuna) ja joka sen vuoksi ei Euroopassa ja erityisesti Itävallassa toimi täysitehoisesti suurinta osaa vuodesta, ei täytä 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta – ajoneuvon toiminta tavanomaisissa käyttöolosuhteissa – ja on sen vuoksi kielletty estolaitte?”

53. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet GSMB Invest, Auto Krainer, Saksan hallitus ja Euroopan komissio. Samat osapuolet vastasivat myös kirjallisesti unionin tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin.

B Asia C-134/20

54. IR, joka on kuluttaja, osti vuonna 2013 Volkswagen-merkkisen ajoneuvon, jonka malli oli VW Touran Comfortline BMT ja joka oli varustettu EA 189 -tyypin, Euro 5 -sukupolven dieselmoottorilla, jonka moottorin tilavuus oli 1,6 litraa ja teho 77 kW (jäljempänä ajoneuvo 2). Tässä ajoneuvossa on EGR-venttiili.

55. Ajoneuvossa 2 oli alun perin tietokoneohjelma, joka oli osa moottorinohjausjärjestelmää ja jossa oli ”moodi 0” ja ”moodi 1” (jäljempänä kytkentälogiikka). Moodia 1 käytettiin epäpuhtauspäästöjä koskevassa New European Driving Cycle (NEDC) -nimisessä tyyppihyväksyntätestissä, joka suoritetaan laboratoriossa. Kun ajoneuvo ei ollut kyseiselle tyyppihyväksyntätestille ominaisissa olosuhteissa, se siirtyi moodiin 0, jolloin pakokaasujen kierrätysaste laski ja kaasujen imusarjaan ohjaamisen ajankohta ja kesto muuttuivat. Ajoneuvo 2 oli todellisessa ajotilanteessa lähes yksinomaan moodissa 0, jolloin se ei pysynyt asetuksessa N:o 715/2007 säädettyissä NO_x-päästöjen raja-arvoissa. Ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee, että kytkentälogiikkaa oli siten pidettävä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuna kiellettynä estolaitteena.

¹⁴ Alaviite ei koske suomenkielistä versiota.

56. Ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee myös, että ajoneuvo 2 on teknisesti toimintavarma ja sitä voidaan käyttää tieliikenteessä. Jos IR:lle olisi kuitenkin ilmoitettu, ettei ajoneuvo ole siihen asennetun tietokoneohjelman vuoksi lakisääteisten vaatimusten mukainen, hän ei olisi ostanut kyseistä ajoneuvoa.

57. Volkswagen-merkkisten ajoneuvojen Itävallan maahantuoja ilmoitti IR:lle 8.10.2015 päivätyllä kirjeellä, että ajoneuvon 2 oli tehtävä muutoksia ja että valmistaja vastaisi kaikista tältä osin tarvittavista korjauksista aiheutuvista kustannuksista. Tämän jälkeen IR:ää kehoitettiin asennuttamaan ajoneuvon 2 käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma, minkä hän myös teki.

58. Mainitun päivityksen tarkoituksena oli ottaa lämpötilaikkuna käyttöön. KBA myönsi luvan käsiteltävänä olevalle tietokoneohjelmalle eikä siis peruuttanut EY-tyyppihyväksyntää. Tältä osin KBA totesi muun muassa, että ajoneuvossa ei ollut asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitettua kiellettyä estolaitetta. KBA:lla ei ollut käytettävissään tietoja käsiteltävänä olevasta tietokoneohjelmasta, koska se ei ollut pyytänyt toimittamaan tietoja siitä.

59. IR nosti Landesgericht Eisenstadtissa (Eisenstadtissa sijaitseva osavaltion tuomioistuin, Itävalta), joka on ennakkoratkaisua pyytäneenä tuomioistuimenä, kanteen, jolla hän vaati ajoneuvoa 2 koskevan kaupan purkamista ABGB:n 871 §:n nojalla.

60. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan ei voida katsoa, että lämpötilaikkuna on tarpeen ajoneuvon 2 moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai että käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma muuttaisi haitallisesti käyttöä, karstaantumista, tehoa ja suorituskykyä kokonaisuutena. Ei myöskään voida todeta, että jos tietokoneohjelman päivitys olisi suoritettu ottamatta lämpötilaikkunaa käyttöön, päivityksellä ei olisi noudatettu (voitu noudattaa) asetuksen N:o 715/2007 mukaisia vaatimuksia, jotka koskevat pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä ja joista säädetään esimerkiksi asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 2 kohdassa, eikä, että ajoneuvon markkina-arvo olisi alentunut päivityksen jälkeen.

61. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lisää, että Itävallan lainsäädännön mukaan olennaisella tavalla erehdytetyn henkilön sopimuskumppani voi estää erehdyksen oikeudelliset seuraukset, jos oikeustoimi pidetään voimassa siinä muodossa, jossa erehdytetyn tarkoituksena oli toteuttaa se. Erehdytetyllä ei siis enää olisi oikeussuojan tarvetta. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että ajoneuvon 2 alun perin asennettu kytkentälogiikka ei ole unionin oikeuden mukainen. Volkswagen väittää, että IR:n vaatimukset ovat menettäneet kohteensa käsiteltävänä olevan tietokoneohjelman asentamisen perusteella eikä IR:llä enää ole oikeussuojan tarvetta, minkä IR kiistää.

62. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että ratkaisun antamiseksi asiassa on ratkaistava, onko käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma unionin oikeudessa ja erityisesti asetuksessa N:o 715/2007 ja asetuksessa N:o 692/2008 säädettyjen vaatimusten mukainen tekninen ratkaisu. Kyseisen tuomioistuimen mukaan ajoneuvon 2 kauppasopimusta ei tarvitse purkaa ja IR:n kanne on siis hylättävä ainoastaan, jos kysymykseen vastataan myöntävästi.

63. Tässä tilanteessa Landesgericht Eisenstadt on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko – – asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä ei sallita sellaista asetuksen – – 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ajoneuvon laitetta, joka toimii siten, että pakokaasujen takaisinkierättämiseen tarkoitettu venttiili eli osa, joka voi vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu siten, että pakokaasujen kierrätysaste eli takaisin imusarjaan johdettavien pakokaasujen suhteellinen osuus on säädetty siten, että venttiili takaa vähäpäästöisen toimintamoodin vain lämpötilan ollessa 15 ja 33 celsiusasteen välillä ja vain alle 1 000 metrin korkeudessa ja että tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella kierrätysaste pienenee lineaarisesti nollaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, jolloin ajoneuvon NO_x-päästöt lisääntyvät siten, että niillä ylitetään asetuksessa N:o 715/2007 säädetty raja-arvot?
- 2) Onko ensimmäisen kysymyksen arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko ensimmäisessä kysymyksessä mainittu ajoneuvon laite välttämätön moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta?
- 3) Onko toisen kysymyksen arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko EGR-venttiili se moottorin osa, jota on tarkoitus suojella vaurioitumiselta?
- 4) Onko ensimmäisen kysymyksen arvioinnin kannalta merkitystä sillä, onko siinä mainittu ajoneuvon laite asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa tai onko kysymyksessä kuvattuun EGR-venttiilin säätämiseen velvollisuus – – direktiivin [1999/44] 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna korjaamisena?”

64. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet IR, Volkswagen, Saksan hallitus ja komissio. Samat osapuolet vastasivat myös kirjallisesti unionin tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin.

C Asia C-145/20

65. DS, joka on kuluttaja, osti 21.12.2013 Volkswagen-merkkisen moottoriajoneuvon, joka oli varustettu EA 189 -tyypin, Euro 5 -sukupolven dieselmoottorilla (jäljempänä ajoneuvo 3), Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG:lta, joka on Volkswagenin riippumaton jälleenmyyjä. Tässä ajoneuvossa on EGR-venttiili, ja se kuuluu asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan.

66. Kyseiseen ajoneuvoon oli asennettu tietokoneohjelma, josta seurasi, että pakokaasujen takaisinkierätysjärjestelmä toimi kytkentälogiikan mukaisesti. KBA on myöntänyt kyseiselle ajoneuvotyyppille tyyppihyväksynnän. Kyseiselle elimelle ei ollut ilmoitettu siitä, että ajoneuvoon oli asennettu kytkentälogiikka. Jos KBA olisi ollut tietoinen kytkentälogiikasta, EY-tyyppihyväksyntää ei olisi myönnetty. DS olisi lisäksi ostanut ajoneuvon myös siinä tapauksessa, että hän olisi ollut tietoinen kytkentälogiikasta.

67. KBA teki 15.10.2015 EG-FGV:n 25 §:n 2 momentin nojalla päätöksen, jolla se muun muassa määräsi Volkswagenin varmistamaan, että EA 189 -tyypin, Euro 5 -sukupolven moottorit täyttävät voimassa olevan kansallisen ja unionin lainsäädännön mukaiset vaatimukset. KBA ilmoitti 20.12.2016 päivätyllä kirjeellä Volkswagenille vahvistavansa, että käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma oli omiaan palauttamaan kyseisten ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden. KBA ei tämän seurauksena peruuttanut ajoneuvon 3 kaltaisten ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää.

68. DS asennutti 15.2.2017 ajoneuvon 3 käsiteltävänä olevan, KBA:n 20.12.2016 päivätyssä kirjeessä tarkoitetun tietokoneohjelman. Tällä päivityksellä kytkentälogiikka korvattiin ottamalla käyttöön lämpötilaikkuna.

69. DS nosti Landesgericht Linzissä (Linzissä sijaitseva osavaltion tuomioistuin, Itävalta) kanteen, jolla hän vaati ajoneuvon 3 ostohinnan takaisin maksamista ajoneuvon palauttamista vastaan, toissijaisesti ajoneuvon hinnanalennusta ja edelleen toissijaisesti sen toteamista, että Porsche Inter Auto ja Volkswagen ovat vastuussa asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa kielletyn estolaitteen asentamisesta aiheutuneista vahingoista. Landesgericht Linz hylkäsi DS:n kanteen 12.12.2018 antamallaan tuomiolla.

70. DS valitti tuomiosta, ja Oberlandesgericht Linz (Linzissä sijaitseva osavaltion ylioikeus, Itävalta) vahvisti sen 4.4.2019 antamallaan tuomiolla. Oberlandesgericht Linz katsoi muun muassa, että vaikka ajoneuvossa 3 olisikin mahdollisesti alun perin ollut virhe, virhe on korjattu käsiteltävänä olevalla tietokoneohjelmalla. Lisäksi kyseisen tuomioistuimen mukaan järjestelmä, jonka mukaisesti pakokaasujen takaisinkierrätyksen aste laskee ulkolämpötilan ollessa alle 15 tai yli 33 celsiusastetta, on asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan nojalla sallittu, koska se on tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta.

71. DS on tehnyt tuomiosta Revision-valituksen ennakkoratkaisua pyytäneeseen Oberster Gerichtshofiin (ylin tuomioistuin, Itävalta). Oberster Gerichtshofissa DS on väittänyt, että ajoneuvo 3 on virheellinen, koska kytkentälogiikkaa on pidettävä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kiellettyinä estolaitteena. Tätä virhettä ei ole korjattu käsiteltävänä olevalla tietokoneohjelmalla. Valittajan mukaan vaarana on, että ajoneuvon 3 arvo alenee tulevaisuudessa ja että kyseisen tietokoneohjelman asentamisesta aiheutuu myöhemmin vahinkoja.

72. Porsche Inter Auto ja Volkswagen ovat myöntäneet ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, että lämpötilaikkunaa on pidettävä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna estolaitteena. Ne ovat väittäneet, että kyseinen laite on sallittu asetuksen 5 artiklan 2 kohdan nojalla ja että KBA yhtyy tähän näkemykseen.

73. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on ilmoittanut, että sen on ratkaistava, oliko ajoneuvossa 3 virhe sen luovutusajankohtana, onko kyseinen virhe korjattu ja onko asianomainen autonvalmistaja aiheuttanut DS:lle vahinkoa.

74. Kyseisen tuomioistuimen mukaan kytkentälogiikkaa on pidettävä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdan kanssa, tarkoitettuna kiellettyinä estolaitteena. Ajoneuvo 3 on joka tapauksessa ollut ABGB:n 922 §:ssä tarkoitetulla tavalla virheellinen, koska KBA:lle ei ollut ilmoitettu siitä, että ajoneuvon oli asennettu mainittu estolaite.

75. Koska KBA on hyväksynyt käsiteltävänä olevan tietokoneohjelman, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii ensinnäkin, onko yksin tämän hyväksynnän perusteella katsottava, että ostettu tavara on korjattu ABGB:n 932 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla. Kyseisen tuomioistuimen mukaan on niin, että kun kyseessä on moottoriajoneuvon kaltainen tuote, josta tiedetään, että sen on oltava lakisääteisten vaatimusten mukainen, tavanomaisesti valistuneen ja kohtuullisen tarkkaavaisen ja huolellisen keskivertokuluttajan on myös oletettava odottavan näiden vaatimusten noudattamista. Se, että ajoneuvojen on läpäistävä

EY-tyyppihyväksyntämenettely, ei ole välttämättä esteenä direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan d alakohdan tällaiselle tulkinnalle. Tällaisesta tulkinnasta seuraisi, että moottoriajoneuvon myyjän olisi varmistettava paitsi se, että ajoneuvolla on ABGB:n 922 §:ssä tarkoitettuun tavanomaisesti edellytettävään käyttöön vaadittava EY-tyyppihyväksyntä, myös se, että ajoneuvossa ei ole kiellettyjä rakenteeseen kuuluvia laitteita.

76. Toiseksi siinä tapauksessa, että yritys korjata ajoneuvo asentamalla siihen käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma ei onnistunut, vaikka KBA ei peruuttanut myönnettyä EY-tyyppihyväksyntää, on ratkaistava, onko ajoneuvossa 3 edelleenkin asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kielletty estolaite. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan ympäristönsuojelua koskeva tavoite tukee sitä, että kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädettyjä poikkeuksia tulkitaan suppeasti. Lisäksi notorisena seikkana on pidettävä sitä, että osassa Euroopan unionia, kuten Itävallassa, keskimääräiset lämpötilat jäävät alle 15 celsiusasteen useina kuukausina vuodessa. Ulkolämpötiloja, joissa ajoneuvoon 3 asennetun kaltainen pakokaasujen takaisinkierätyjärjestelmä toimii täysitehoisesti, ei siten keskimäärin saavuteta huomattavan suurena osana vuodesta. Tässä tilanteessa sitä, että ajoneuvoon on asennettu kieltolaite, joka toimii näin usein, ei voida oikeuttaa millään asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädetystä poikkeuksista.

77. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa kolmanneksi, että tutkittaessa, onko kyseessä kaupan purkamisen poissulkeva ABGB:n 932 §:n 4 momentissa tarkoitettu vähäinen virhe, on punnittava sopimuspuolten etuja objektiivisesti kyseessä olevan sopimuksen ja yksittäistapauksen olosuhteiden perusteella. Direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohdan sanamuoto ei ole ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan niin yksiselitteinen, että kyseessä on *acte clair*.

78. Tässä tilanteessa Oberster Gerichtshof on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko – – direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan d alakohtaa tulkittava siten, että ajoneuvon, joka kuuluu – – asetuksen (EY) N:o 715/2007 – – soveltamisalaan, laatu on sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää, jos ajoneuvo on varustettu [kyseisen] asetuksen – – 3 artiklan 10 alakohdassa ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella, mutta ajoneuvotyyppille on silti myönnetty pätevä EY-tyyppihyväksyntä, jolloin ajoneuvoa voidaan käyttää tieliikenteessä?
- 2) Onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että saman asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite, joka on suunniteltu siten, että laboratorio-olosuhteissa tapahtuvan testauksen ulkopuolella ajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa pakokaasujen takaisinkierätykset toimii täysitehoisesti vain silloin, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta, voi olla kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sallittu, vai onko mainitun poikkeuksen soveltaminen jo alun alkaenkin poissuljettua sen vuoksi, että pakokaasujen takaisinkierätykset toimii täysitehoisesti ainoastaan olosuhteissa, jollaiset Euroopan unionin tietyissä osissa vallitsevat vain noin puolet vuodesta?
- 3) Onko direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohtaa tulkittava siten, että sopimuksen virhettä, jonka ajoneuvon varustaminen asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä 5 artiklan 2 kohdan kanssa, kielletyllä estolaitteella muodostaa, on pidettävä kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla vähäisenä, jos luovutuksensaaja olisi tietoisena virheestä ja sen vaikutustavasta tästä huolimatta hankkinut ajoneuvon?”

79. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet DS, Porsche Inter Auto, Saksan hallitus ja komissio. Samat osapuolet vastasivat myös kirjallisesti unionin tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin.¹⁵

IV Asian tarkastelu

80. Ennakkoratkaisua pyytäneiden tuomioistuinten esittämät kysymykset koskevat yhtäältä sitä, miten on tulkittava asetusta N:o 715/2007, jossa säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen osalta,¹⁶ ja toisaalta sitä, miten on tulkittava direktiiviä 1999/44, jonka tavoitteena on taata kuluttajien yhdenmukainen vähimmäissuoja sisämarkkinoilla.

A Ensimmäinen ja kolmas ennakkoratkaisukysymys asiassa C-128/20, ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys asiassa C-134/20 ja asiassa C-145/20 esitetyn toisen ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäinen osa

81. Asiassa C-128/20 esitetyllä ensimmäisellä ja kolmannella kysymyksellä, asiassa C-134/20 esitetyllä ensimmäisellä kysymyksellä ja asiassa C-145/20 esitetyn toisen kysymyksen ensimmäisellä osalla, joita on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet tiedustelevat lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, tulkittava siten, että estolaitteena on pidettävä laitetta, jonka käytöstä seuraa, että moottoriajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa pakokaasujen takaisinkierätyksjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, kun taas tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti nolnaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, mistä seuraa, että ajoneuvon NO_x-päästöt lisääntyvät siten, että niillä ylitetään mainitussa asetuksessa säädetty raja-arvot.

82. Tältä osin on todettava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa säädetyn määritelmän mukaan ”estolaitteella” tarkoitetaan rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan ja joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana.

83. Tuomiossaan X unionin tuomioistuin otti ensimmäistä kertaa kantaa siihen, miten kyseistä säännöstä on tulkittava. Tuomion taustalla olleessa asiassa oli kyse moottoriajoneuvoista, joissa oli EGR-venttiili ja jotka oli varustettu tietokoneohjelmalla, joka voi tunnistaa epäpuhtauspäästöjä koskevan tyyppihyväksyntävaiheen, jossa ajetaan NEDC, ajoneuvon tyyppihyväksyntää varten.¹⁷ Kyseisessä tuomiossaan unionin tuomioistuin katsoi, että tietokoneohjelma, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai vaikuttaa siihen, on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu rakenteeseen kuuluva laite, koska se vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta.¹⁸ Unionin tuomioistuin katsoi samassa tuomiossaan, että kyseisessä

¹⁵ Käsiteltävissä kolmessa asiassa unionin tuomioistuin päätti ratkaista asiat järjestämättä istuntoa koronaviruspandemiaan liittyvien terveysriskien takia.

¹⁶ Yleisesityksenä moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevasta sääntelystä ks. julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus X (Dieselmoottoriin asennettu estolaitte) (C-693/18, EU:C:2020:323, 45–54 kohta).

¹⁷ Ks. tuomio X, 27 ja 31 kohta.

¹⁸ Tuomio X, 68 kohta.

säännöksessä tarkoitetun päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan kuuluvat sekä pakokaasupäästöjen jälkikäsitteilyksi kutsuttavat teknologiat ja strategiat, joilla vähennetään päästöjä jälkikäteen eli niiden muodostumisen jälkeen, että sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla EGR-järjestelmän tavoin vähennetään päästöjä etukäteen eli niiden muodostumisen aikana.¹⁹ Tuomiosta X ilmenee, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna estolaitteena on pidettävä laitetta, joka havaitsee kyseisessä asetuksessa säädettyjen tyyppihyväksymismenettelyjen kulkuun liittyvät muuttujat, jotta päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä voidaan parantaa kyseisten menettelyjen aikana ja siten saada ajoneuvolle tyyppihyväksyntä, vaikka tällainen parannus voidaan myös havaita satunnaisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.²⁰ Unionin tuomioistuin lisäsi, että tällainen laite ei voi kuulua tällaisia laitteita koskevasta kiellosta asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan.²¹

84. Nyt käsiteltävät asiat ovat jatkoa tuomion X taustalla olleelle asialle, sillä niissä on kyse EY-tyyppihyväksynnästä ja Euro 5 -sukupolven ajoneuvoista, joissa on EGR-venttiili ja jotka on varustettu käsiteltävänä olevalla tietokoneohjelmalla, joka vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta. Kyseisellä tietokoneohjelmalla on nimittäin otettu käyttöön lämpötilaikkuna, jonka käytöstä ennakkoratkaisua pyytäneiden tuomioiden mukaan seuraa, että pakokaasujen takaisinkierätysohjelmalla toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta. Tämän ikkunan ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti nollaan, mistä tässä tapauksessa seuraa, että asetuksen N:o 715/2007 liitteessä I olevassa taulukossa 1 säädetty NO_x-päästöjen raja-arvot ylittyvät.

85. Auto Krainer ja Volkswagen väittävät kirjallisissa huomautuksissaan, jotka ne ovat esittäneet asioissa C-128/20 ja C-134/20, että käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma toimii siten, että pakokaasujen kierrätysaste pienenee, kun imusarjaan ohjattavan ilman lämpötila on alle 15 celsiusastetta, ja tämän ilman lämpötila on tekninen muuttuja, joka on keskimäärin 5 celsiusastetta lämpimämpi kuin ulkolämpötila. Kyseisten osapuolten mukaan tästä seuraa, että kaikki pakokaasut kierrätetään, kun ulkolämpötila on vähintään 10 celsiusastetta, joka suurin piirtein vastaa vuoden keskimääräistä lämpötilaa Saksassa, joka on 10,4 celsiusastetta.

86. Tältä osin muistutan, että SEUT 267 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä, joka perustuu kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen tehtävien selkeään jakoon, yksinomaan kansallinen tuomioistuin on toimivaltainen toteamaan sen ratkaistavaksi saatetun riita-asian tosiseikat ja arvioimaan niitä sekä tulkitsemaan ja soveltamaan kansallista lainsäädäntöä.²² Näin ollen käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuinta sitoo se, miten ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet – muutenkin yhteneväisesti – ovat tosiseikat esittäneet ja miten ne ovat niitä arvioineet, joten Auto Krainer ja Volkswagen eivät voi kyseenalaistaa kyseisiä tosiseikkoja tai niistä esitettyjä arviointeja nyt käsiteltävien ennakkoratkaisupyyntöjen yhteydessä. Näin ollen viittaan lämpötilaikkunaan sellaisena kuin ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet ovat sen esittäneet.²³

¹⁹ Tuomio X, 90 kohta.

²⁰ Tuomio X, 102 kohta.

²¹ Ks. tuomio X, 115 kohta.

²² Tuomio 29.4.2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341, 37 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²³ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 47 kohta.

87. Kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen tuomiossaan X esittämät tulkinnat, käsiteltävänä olevaa tietokoneohjelmaa on pidettävä asetuksen

N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna rakenteeseen kuuluvana laitteena ja käytetty teknologia, tässä tapauksessa EGR-venttiili, kuuluu kyseisessä säännöksessä tarkoitettun päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan.²⁴ Lisäksi kyseinen tietokoneohjelma havaitsee ilman lämpötilan ja toisenkin muuttujan eli liikennöintikorkeuden merenpinnasta ”aktivoidakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan” säännöksessä tarkoitetulla tavalla.

88. Tästä seuraa, että sen ratkaisemiseksi, onko käsiteltävänä olevaa tietokoneohjelmaa pidettävä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa säädetyn määritelmän mukaisena estolaitteena, on tutkittava, vähentääkö laite päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ”sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”.

89. Ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet eivät viittaa kysymyksissään asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan vaan kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on ”tavanomaisessa käytössä” kyseisen asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen. Tältä osin minusta on selvää, että kyseiset kaksi säännöstä täydentävät toisiaan ja niissä ilmaistaan sama ajatus eli se, että arvioitaessa sitä, täyttyvätkö moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat yhteiset tekniset vaatimukset, käsiteltävänä olevaa tietokoneohjelmaa on arvioitava suhteessa siihen, miten se toimii, kun kyseiset ajoneuvot ovat ”tavanomaisessa käytössä”.²⁵

90. Asetuksen N:o 715/2007 säännöksissä ei määritellä mainittua tavanomaisen käytön käsitettä. Tällaisessa tilanteessa unionin oikeuden yhtenäisen soveltaminen ja yhdenvertaisuusperiaate edellyttävät, että unionin oikeuden sellaisen säännöksen sanamuotoa, jossa ei ole nimenomaista viittausta jäsenvaltioiden oikeuteen sen merkityksen ja ulottuvuuden määrittämiseksi, on tavallisesti tulkittava koko unionissa itsenäisesti ja yhtenäisesti ottamalla huomioon paitsi säännöksen sanamuoto myös sen asiayhteys ja kyseessä olevalla säännöstöllä tavoiteltu päämäärä.²⁶

91. Tältä osin Auto Krainer ja Volkswagen väittävät asioissa C-128/20 ja C-134/20 esittämissään kirjallisissa huomautuksissa, että epäpuhtauspäästöjen raja-arvojen noudattamista on arvioitava yksinomaan NEDC:n yhteydessä,²⁷ jota sovellettiin pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikana.²⁸

²⁴ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 83 kohta.

²⁵ Vastaavasti asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että ”valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on – – voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä ja haihtumispäästöjä rajoitetaan tämän asetuksen mukaisesti tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa” (kursivointi tässä).

²⁶ Ks. tuomio 29.4.2021, X (Eurooppalainen pidätysmääräys – Ne bis in idem) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339, 69 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²⁷ NEDC suoritetaan laboratoriossa, ja se muodostuu neljän kaupunkiajosyklin ja yhden maantieajosityklin toistuvasta ajamisesta. Huomautan, että Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UN-ECE) säännön nro 83 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen hyväksyntää epäpuhtauspäästöjen osalta moottorin polttoainevaatimusten mukaan (EUVL 2006, L 375, s. 242) liitteessä 4, jonka otsikko on ”Tyyppi I -testi”, olevassa 6.1.1 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Testin aikana testihuoneen lämpötilan on oltava – – (20–30 [celsiusastetta]).”

²⁸ Kuten asetuksen N:o 2017/1151 johdanto-osan ensimmäisestä, toisesta ja kolmannelta perustelukappaleesta ilmenee, NEDC on korvattu WLTP-testisyklillä (Worldwide harmonized light vehicles test cycle, kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenettely).

92. Olen tästä eri mieltä. Mielestäni asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan sanamuodosta, kyseisen säännöksen asiayhteydestä ja kyseisellä asetuksella tavoitellusta päämäärästä ilmenee selvästi, että ”tavanomaisella käytöllä” ei viitata NEDC:n mukaisiin olosuhteisiin vaan todellisiin ajo-olosuhteisiin.²⁹

93. Ensinnäkin on nimittäin todettava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, ei viitata ainoastaan ajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyn aikana mitattuihin epäpuhtauspäästöihin. Vastaavasti tuomiossaan X unionin tuomioistuin totesi, että ”ajoneuvojen tavanomaiset käyttöolosuhteet voivat poikkeuksellisesti – vastata tyyppihyväksyntämenettelyissä sovellettavia ajo-olosuhteita” ja että ”ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa tavoitetta NOx-päästöjen vähentämisestä ei yleensä saavuteta”.³⁰ Näin ollen kyseisessä tuomiossa tehtiin nimenomainen ero tyyppihyväksyntämenettelyissä sovellettavien ajo-olosuhteiden ja ajoneuvojen tavanomaisten käyttöolosuhteiden välillä ja epäpuhtauspäästöjen arvioimisen osalta merkityksellisenä pidettiin ajoneuvojen tavanomaisia käyttöolosuhteita.

94. Toiseksi on toki niin, että asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan 17 perustelukappaleessa todetaan, että ”ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen standardoitu mittausjärjestelmä on tarpeen sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden välille ei synny teknisiä kaupan esteitä”. Tyyppihyväksyntämenettelyissä sovellettavat ajo-olosuhteet eivät kuitenkaan voi, kun on kyse NEDC:stä, vastata todellisia ajo-olosuhteita.³¹ Vastaavasti asetuksen N:o 2016/427 johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa todetaan, että ”Euro 5- tai Euro 6 -vaatimusten mukaisten ajoneuvojen ajamisesta tieliikenteessä todellisuudessa syntyvät päästöt ylittävät merkittävästi ne päästöt, jotka on mitattu säännösten mukaisen [NEDC:n] mukaisesti, etenkin dieselajoneuvojen tyypin oksidien päästöjen osalta”. Tässä tilanteessa asetusta N:o 692/2008 päätettiin muuttaa asetuksella N:o 2016/427, jolla otettiin käyttöön todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) käsite,³² jolla määritelmällisesti tarkoitetaan ”ajoneuvon päästöjä sen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa”.³³

95. Kolmanneksi tulkintaa, jonka mukaan merkitystä on todellisilla ajo-olosuhteilla eikä NEDC:n mukaisilla olosuhteilla, tukee asetuksella N:o 715/2007 tavoiteltu päämäärä, joka on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen.³⁴ Näin ollen on varmistuttava siitä, että ajoneuvojen NOx-päästöjä rajoitetaan tehokkaasti.

96. Kuten totesin tämän ratkaisuehdotuksen 84 kohdassa, nyt käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma on suunniteltu siten, että pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta. Kun NOx-päästöt on mitattava todellisissa ajo-olosuhteissa, voidaan katsoa, että tämä lämpötilaikkuna edustaa tällaisia ajo-olosuhteita Euroopassa?

²⁹ Vastaavasti Saksan hallitus korostaa kirjallisissa huomautuksissaan, että eurooppalaiset tyyppihyväksyntäviranomaiset ovat nykyään yksimielisiä siitä, että ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikaisilla olosuhteilla tarkoitetaan todellisia olosuhteita sellaisena kuin ne yleensä vallitsevat Euroopassa.

³⁰ Ks. tuomio X, 101 kohta.

³¹ Tyyppihyväksyntämenettelyissä ja tieliikenteessä mitattujen NOx-päästöjen välisistä eroista ks. Euroopan tilintarkastustuomioistuimen helmikuussa 2019 julkaisema aihekohtainen katsaus, jonka otsikko on ”EU:n vastaus dieselgate-skandaaliin”, s. 15.

³² Ks. asetuksen N:o 2016/427 johdanto-osan neljäs perustelukappale. RDE eli Real Driving Emissions -testausmenettelystä on kyse yhdistetyissä asioissa Saksa ja Unkari v. komissio ja komissio v. Ville de Paris ym. (C-177/19 P–C-179/19 P). Julkisasiames Bobek esitti asioissa ratkaisuehdotuksensa 10.6.2021 (EU:C:2021:476).

³³ Ks. asetuksen N:o 2016/427 1 artiklan 1 kohta.

³⁴ Ks. tuomio X, 86 kohta.

97. Mielestäni ei. Pohjois-Euroopan ja Etelä-Euroopan sääolosuhteet tosin eroavat merkittävästi toisistaan. On kuitenkin niin, että 15 celsiusasteen vähimmäislämpötila ei vastaa Euroopassa mahdollisia keskimääräisiä sääolosuhteita. Myöskään korkeus merenpinnasta ei suinkaan ole sama kaikkialla unionissa.

98. Siten asiassa C-128/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa, että Itävallassa ja Saksassa (jotka ovat maantieteellisesti unionin ytimessä sijaitsevia jäsenvaltioita) ulkolämpötila on useimmiten alle 15 celsiusastetta vuodenajasta riippumatta ja että kun otetaan huomioon mainittujen valtioiden korkeus merenpinnasta, moottoriajoneuvot liikkuvat hyvin usein yli 1 000 metrin korkeudella merenpinnasta.³⁵ Kyseinen tuomioistuin päättelee tästä kolmannessa kysymyksessään, että lämpötilaikkunan mukaisesta pakokaasujen käsittelystä seuraa, että päästöjenrajoitusjärjestelmä ei toimi täysitehoisesti Euroopassa, erityisesti Itävallassa, suurinta osaa vuodesta. Asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt saman toteamuksen.

99. Asiassa C-145/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin puolestaan toteaa, että vuonna 2018 Wienin (Itävalta) keskimääräinen lämpötila jäi kuutena kuukautena kahdestoista 15 celsiusasteen alle. Lisäksi Wienin kaupungin virallisista tilastoista, joihin kyseinen tuomioistuin viittaa, ilmenee, että Wienin keskilämpötila oli 11,6 celsiusastetta vuonna 2017 ja 12,4 celsiusastetta vuosina 2018 ja 2019.³⁶

100. Huomautan myös, että virallisten tietojen mukaan Saksassa koko vuoden keskilämpötila oli 9,6 celsiusastetta vuonna 2017, 10,4 celsiusastetta vuonna 2018 ja 10,2 celsiusastetta vuonna 2019.³⁷ Muista unionin keskialueella sijaitsevista valtioista todettakoon, että koko vuoden keskilämpötila oli Ranskassa 13,4 celsiusastetta vuonna 2017, 13,9 celsiusastetta vuonna 2018 ja 13,7 celsiusastetta vuonna 2019.³⁸ Puolassa koko vuoden keskilämpötila oli puolestaan 9 celsiusastetta vuonna 2017, 9,8 celsiusastetta vuonna 2018 ja 10,2 celsiusastetta vuonna 2019.³⁹ Nämä eri lämpötilat ovat selvästi alle 15 celsiusastetta, jota on käytetty lämpötilaikkunan alarajana.

101. On lisättävä, että asetuksen N:o 2017/1151, jolla vahvistetaan asetuksen N:o 715/2007 soveltamissäännöt, liitteessä III A, jonka otsikko on ”Todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen todentaminen”, olevassa 4.1 kohdassa säädetään, että ”RDE-päästöominaisuudet on osoitettava testaamalla ajoneuvoja tieliikenteessä niin, että ajotapa, olosuhteet ja hyötykuorma vastaavat tavanomaista ajoa” ja että ”RDE-testauksen on vastattava ajoneuvon käyttöä todellisilla ajoreiteillä tavanomaisella kuormituksella”. Kyseisessä liitteessä olevassa 5.2 kohdassa määritellään ympäristöolosuhteet, joiden on vallittava todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen todentamiseksi RDE-testauksessa.

³⁵ Tältä osin huomautan, että Itävallan keskimääräinen korkeus merenpinnasta on noin 900 metriä.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>.

37 Deutscher Wetterdienst on Saksan sääpalvelu. Ks. tässä järjestyksessä
[https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad ,
\[https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,denn%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland ja
\\[https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf? blob=publicationFile&v=3\\]\\(https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?blob=publicationFile&v=3\\).\]\(https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,denn%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland%20jahttps://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?blob=publicationFile&v=3\)](https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad,https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,denn%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland%20jahttps://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?blob=publicationFile&v=3)

³⁸ Météo-France on Ranskan virallinen ilmatieteen- ja ilmastontutkimuslaitos. Ks. tässä järjestyksessä <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017>, <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018> ja <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>.

³⁹ IMGW on Puolan ilmatieteenlaitos ja vesihallintokeskus. Ks.

<https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (s. 12).

102. Vaikka asetus 2017/1151 on annettu pääasioiden tosiseikkojen tapahtumahetken jälkeen eikä sitä ajallisesti sovelleta pääasioihin, se tarjoaa viitekehyksen nyt käsiteltäville asioille, koska sillä pyritään arvioimaan realistisemmin sitä, mitä todellisilla ajo-olosuhteilla tarkoitetaan. Siinä vahvistettu lämpötila-alue on selvästi paljon laajempi kuin lämpötilaikkunan mukainen lämpötila-alue. Erityisesti kyseisen asetuksen liitteessä III A olevassa 5.2.4 kohdassa määriteltyjen ”tavanomaisten lämpötilaolosuhteiden” mukainen vähimmäislämpötila on 0 celsiusastetta eli selvästi vähemmän kuin lämpötilaikkunan mukainen 15 celsiusastetta. Lisäksi liitteessä III A olevassa 5.2.3 kohdassa määritellään ”laajemmat korkeutta merenpinnasta koskevat olosuhteet”, joilla tarkoitetaan yli 700 metrin korkeutta merenpinnasta ja pienempää tai yhtä suurta kuin 1300 metrin korkeutta merenpinnasta.⁴⁰

103. Edellä esitetyn perusteella katson, että lämpötilaikkunan mukaiset lämpötilaa ja korkeutta merenpinnasta koskevat edellytykset eivät vastaa olosuhteita, joissa moottoriajoneuvot ovat asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla ”tavanomaisessa käytössä” unionin alueella. Toisin sanoen käsiteltävänä oleva tietokoneohjelma vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ”sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”, mistä seuraa, että sitä on pidettävä kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna estolaitteena.⁴¹

104. Näin ollen ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa ensimmäiseen ja kolmanteen asiassa C-128/20 esitettyyn kysymykseen, ensimmäiseen asiassa C-134/20 esitettyyn kysymykseen ja toisen asiassa C-145/20 esitetyn kysymyksen ensimmäiseen osaan, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdasta, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että estolaitteena on pidettävä laitetta, jonka käytöstä seuraa, että moottoriajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa pakokaasujen takaisinkierätyksjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, kun taas tämän lämpötilaikkunan ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti nolnaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, mistä seuraa, että ajoneuvon NOx-päästöt lisääntyvät siten, että niillä ylitetään mainitussa asetuksessa säädetty raja-arvot.

B Toinen ennakkoratkaisukysymys asiassa C-128/20, toinen ja kolmas ennakkoratkaisukysymys asiassa C-134/20 ja asiassa C-145/20 esitetyn toisen kysymyksen toinen osa

105. Asiassa C-128/20 esitetyllä toisella kysymyksellä, asiassa C-134/20 esitetyllä toisella ja kolmannella kysymyksellä ja asiassa C-145/20 esitetyn toisen kysymyksen toisella osalla, joita on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet tiedustelevat lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdasta tulkittava siten, että estolaitte, jonka käytöstä seuraa, että pakokaasujen takaisinkierätyksjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, kuuluu tällaisia laitteita koskevasta kiellosta kyseisessä säännöksessä säädetyn

⁴⁰ Asetuksen N:o 2017/1151 liitteessä III A olevassa 9.5 kohdassa säädetään, että ”jos ympäristöolosuhteet muuttuvat joksikin ajaksi 5.2 kohdan mukaisesti laajemmiksi, kyseiseltä jaksolta lisäyksen 4 mukaisesti lasketut päästöt on jaettava arvolla 1,6 ennen kuin arvioidaan, ovatko ne tämän liitteen vaatimusten mukaiset.”

⁴¹ Saksan hallitus korostaa kirjallisissa huomautuksissaan, että estolaitte, joka on suunniteltu siten, että pakokaasuja kierrätetään 100-prosenttisesti ainoastaan 15–33 celsiusasteen lämpötilaikkunassa, on teknisen kehityksen nykytilassa laiton, koska tämä ikkuna on selvästi korkeampi kuin Saksan koko vuoden keskilämpötila ja koska kyseistä lämpötilaikkunaa on teknisesti mahdollista muuttaa siten, että se kattaa laajemman lämpötila-alueen, erityisesti säätämällä ikkunan arvoja alemmas. Kyseinen hallitus lisää, että menneiden vuosien osalta edellytetään tyyppihyväksyntäviranomaisen tapauskohtaisia päätöksiä, jotka koskevat aina tiettyä ajoneuvotyyppiä ja joissa on otettava huomioon kyseessä olevan moottorin erityispiirteet.

poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan, kun laitteen tarkoituksena on ensisijaisesti EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkassuodattimen kaltaisten osien suojaaminen kulumiselta.

106. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädetään, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Kiellosta on kuitenkin säädetty kolme poikkeusta,⁴² mukaan lukien kyseisen säännöksen a alakohdassa säädetty poikkeus, joka koskee tilannetta, jossa ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”.⁴³

107. Kun otetaan huomioon tämä sanamuoto, ja vastatakseni asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään toiseen kysymykseen katson, että sillä, onko pääasioissa kyseessä oleva estolaitte tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi, on merkitystä arvioitaessa sitä, onko laite sallittu. Mielestäni myös päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävä laite voi nimittäin olla sallittu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla, jos kyseisessä säännöksessä säädetyt edellytykset täyttyvät.

108. Unionin tuomioistuin otti tuomiossaan X – niin ikään ensimmäistä kertaa – kantaa mainitun säännöksen tulkintaan. Tältä osin se totesi, että vaurioitumisen ja vahingon käsitteitä ei ole määriteltä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklassa eikä mainitun asetuksen muissa artikloissa ja että koska kyseisiä käsitteitä ei ole määriteltä, ilmaisujen merkitys ja ulottuvuus on unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määritettävä sen tavanomaisen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat.⁴⁴ Unionin tuomioistuin katsoi sanan vahinko tavanomaisesta merkityksestä yleiskielessä, että vahingolla (ranskaksi ”accident”) tarkoitetaan odottamatonta ja äkillistä tapahtumaa, joka aiheuttaa vaurioita tai vaaroja, kuten loukkaantumisia tai kuolemantapauksia,⁴⁵ ja vastaavasti, että vaurioitumisella (ranskaksi ”dégât”) tarkoitetaan puolestaan vahinkoa, joka johtuu yleensä hallitsemattomasta tai äkillisestä syystä.⁴⁶ Estolaitte, joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta, voidaan siten oikeuttaa, jos sillä voidaan asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti suojata moottoria äkillisiltä ja poikkeuksellisilta vahingoilta.⁴⁷ Moottorin likaantumista ja vanhentumista ei voida pitää kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna vahingoittumisena tai vaurioitumisena, koska tällaiset tapahtumat ovat lähtökohtaisesti ennustettavissa ja erottamaton osa ajoneuvon tavanomaista toimintaa.⁴⁸ Estolaitteen käyttämisen voivat oikeuttaa ainoastaan välittömät vaurioitumisriskit, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana.⁴⁹ Unionin tuomioistuin päätteli näin ollen, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että estolaitte, joka parantaa järjestelmällisesti ajoneuvojen

⁴² Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdassa säädettyjä kahta muuta poikkeusta ei voida soveltaa pääasioissa.

⁴³ Tulkiten, että kun säännöksessä on käytetty ja-konjunktia, säännöksessä säädetyt edellytykset ovat kumulatiivisia. Siten kriteeri, joka koskee sitä, että laite on tarpeen ”ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”, ei ole erillinen vaurioista tai vahingoista ja vaurion- tai vahingonvaaraa edellytetään joka tapauksessa.

⁴⁴ Tuomio X, 106 ja 107 kohta.

⁴⁵ Tuomio X, 108 kohta. Unionin tuomioistuin katsoi 19.12.2019 annetussa tuomiossaan Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35 kohta) vastaavasti, että onnettomuuden (ranskaksi ”accident”) käsitteen tavanomaisen merkityksen mukaan kyseessä on ”tahaton ja ennakoimaton vahinkoa aiheuttava tapahtuma”. Ks. myös tuomio 12.5.2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379, 33 kohta).

⁴⁶ Tuomio X, 108 kohta.

⁴⁷ Tuomio X, 109 kohta.

⁴⁸ Tuomio X, 110 kohta.

⁴⁹ Tuomio X, 114 kohta.

päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä tyyppihyväksyntään liittyvissä menettelyissä kyseisessä asetuksessa vahvistettujen päästörajojen noudattamiseksi ja kyseisiä ajoneuvoja koskevan tyyppihyväksynnän saamiseksi, ei voi kuulua tällaisia laitteita koskevasta kiellosta mainitussa säännöksessä säädetyn poikkeuksen alaan, vaikka kyseinen laite osaltaan hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista.⁵⁰

109. Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto ja Saksan hallitus toteavat kirjallisissa huomautuksissaan, etteivät ne yhdy tähän unionin tuomioistuimen omaksumaan tulkintaan, ja esittävät kahdenlaisia perusteluja.⁵¹

110. Yhtäältä nämä osapuolet väittävät oikeudellisesti lähinnä, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetut vahingon ja vaurioitumisen käsitteet on erotettava selvemmin toisistaan. Vaikka vahingon käsitteen on todellakin ymmärrettävä viittaavan ”odottamattomaan ja äkilliseen tapahtumaan”, vaurioituminen ei sen sijaan välttämättä tapahdu odottamattomasti ja äkillisesti, koska ajoneuvon moottori voi vaurioitua sellaisten kumulatiivisten vaikuttimien tuloksena, jotka pitkällä aikavälillä – ajoneuvon tavanomaisen elinkaaren aikana tavanomaisissa käyttöolosuhteissa – voivat vahingoittaa moottoria mutta joita ei voida poistaa huoltamalla ajoneuvoa säännöllisesti ja kaikin puolin asianmukaisesti.

111. Toisaalta tekniikan kannalta osapuolet väittävät, että EGR-venttiili, jonka tarkoituksena on rajoittaa ja vähentää polttoaineen epätäydellisestä palamisesta aiheutuvia NOx-päästöjä, voi vaarantaa ajoneuvon turvallisen toiminnan.⁵² Hyvin korkeissa tai matalissa ulkolämpötiloissa, eli kun osia halutaan käyttää niiden toimintaolosuhteiden ulkopuolella, pakokaasujen takaisinkierätyksen yhteydessä voi muodostua liiallisia kerääntymiä tai kondensaatiota eli voi aiheutua lakkaantumista ja karstoittumista, mikä voi johtaa EGR-venttiilin siirtymiseen väärään asentoon, kuten siten, että se sulkeutuu tai jää pysyvästi tietyntasteisesti auki.⁵³ Tämä voi vahingoittaa moottoria tai sen tiettyjä osia, eikä etukäteen voida arvioida, milloin EGR-venttiili rikkoutuu, miten se tarkalleen ottaen rikkoutuu tai miten vakavasta ongelmasta on kyse, koska tämä riippuu ajotavoista ja ympäristön olosuhteista, eikä hiljalleen etenevää vahingoittumista aina voida estää säännöllisellä ja asianmukaisella ajoneuvon huoltamisella. Tämä vaikuttaa kyseisen ajoneuvon turvalliseen toimintaan vakavasti ja merkittävästi, esimerkiksi, jos ajoneuvon teho yhtäkkisesti ja yllättävästi laskee, kun sillä yritetään ohittaa toinen ajoneuvo. Samoin hiukkassuodatin voi syttyä palamaan, jos palotilaan ohjataan liikaa pakokaasuja, ja tästä voi aiheutua moottoripalo tai jopa koko ajoneuvon palaminen.

112. Koska nämä väitteet koskevat moottoriajoneuvon turvallisuutta, on mielestäni tärkeää tutkia ne huolellisesti ja arvioida, missä määrin niillä voidaan mahdollisesti oikeuttaa käsiteltävänä olevan tietokoneohjelman muodostaman estolaitteen käyttö.

⁵⁰ Tuomio X, 115 kohta.

⁵¹ Tuomio X annettiin sen jälkeen, kun nyt käsiteltävien asioiden kirjallisen käsittelyn vaihe oli päättynyt. Osapuolet ovat kuitenkin voineet kommentoida julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotusta X. Osapuolilta on kysytty unionin tuomioistuimen näissä asioissa esittämien kysymysten, joihin oli annettava kirjallinen vastaus, yhteydessä muun muassa siitä, mitä päätelmiä tuomiosta X on tehtävä nyt käsiteltävissä asioissa.

⁵² Kuten asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, EGR-venttiili ohjaa pakokaasut moottorin pakosarjasta takaisin kaasun imusarjaan, jossa ne korvaavat osan ulkoilmasta, mikä alentaa palamisen lämpötilaa ja hidastaa palamista, mikä johtaa NOx-päästöjen vähenemiseen. Lisäksi EGR-vaihtimella jäähdytetään poltetut kaasut (EGR-venttiilin toiminnasta ks. myös tuomion X 33 kohta).

⁵³ Saksan hallitus toteaa, että lämpötilaikkunoilla on vähäistä merkitystä kaikkein uusimmille Euro 6 -sukupolven dieselmoottoreille, koska ajoneuvoissa käytetään välijäähdyttimiä, mutta EGR-järjestelmä on edelleenkin tarpeen äärimmäisissä ulkolämpötiloissa, kuten -10 celsiusasteen säässä.

113. Huomautan tältä osin ensinnäkin, että kun unionin tuomioistuin määritteli asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetun vaurioitumisen (ranskaksi "dégât") käsitteen, se viittasi julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotukseen tuomioon X johtaneessa asiassa.⁵⁴ Julkisasiamies viittasi tältä osin sanakirjassa *Le Petit Robert* esitettyyn määritelmään ja totesi, että tällä sanalla ("dégât") tarkoitetaan vahinkoa, joka johtuu yleensä hallitsemattomasta tai äkillisestä syystä, eikä asetuksen englanninkielisessä versiossa käytetty sana "damage" ole ristiriidassa kyseisen merkityksen kanssa.⁵⁵

114. Omalta osaltani lisään, että Ranskan akatemian sanakirjassa (dictionnaire de l'Académie française) sana vaurioituminen ("dégât") määritellään seuraavasti: "Onnettomuudesta tai aikomuksesta tuhota asia aiheutuva vahinko, huononeminen tai tuhoutuminen".⁵⁶ Tässä määritelmässä vaurioitumisen ("dégât") ja vahingon tai onnettomuuden ("accident") välillä nähdään siis yhteys, kun taas pääasioissa ei ole kyse aikomuksesta tuhota asia. *Collins English Dictionary*ssa puolestaan esitetään seuraava määritelmä: "Damage is physical harm that is caused to an object".⁵⁷ Saksankielinen sanan "vaurioituminen" ("Beschädigung") määritelmä voidaan puolestaan ymmärtää siten, että sillä tarkoitetaan mitä tahansa esineeseen kohdistuvaa vaikutusta, joka muuttaa sen aineellista koostumusta tai vaikuttaa sen sopivuuteen käyttötarkoitukseensa enemmän kuin vähäisesti, eikä tältä osin edellytetä, että esine olisi aineellisesti vahingoittunut.⁵⁸

115. Kaikissa näissä sanan "vaurioituminen" määritelmissä ei toki viitata äkilliseen tapahtumaan. Koska ne eivät kuitenkaan horjuta unionin tuomioistuimen tuomiossaan X vahvistamaa tulkintaa kyseisen sanan merkityksestä, en näe syytä muuttaa tätä äskettäin vahvistettua tulkintaa. Näin ollen pidän asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua vaurioitumista vahinkona, joka johtuu yleensä hallitsemattomasta tai äkillisestä syystä. Tämän määritelmän perusteella on tarkistettava, onko pääasiassa kyseessä oleva estolaite perustellusti tarpeen *moottorin suojaamiseksi* vaurioitumiselta.

116. Asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin väittää, että EGR-venttiili on erottamaton osa moottoria. Komission mukaan moottori ja pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmä ovat kuitenkin erillisiä ajoneuvon osia. Näin ollen vika EGR-venttiilin toiminnassa ei komission mukaan vaikuta moottorin suojaamiseen.

117. Korostan tässä yhteydessä, että unionin tuomioistuimen on tulkittava unionin oikeuden säännöksiä sellaisina kuin niitä sovelletaan pääasioissa. Vaikka Auto Krainer, Volkswagen ja Porsche Inter Auto kiistävät kyseisen päätelmän vastauksissaan unionin tuomioistuimen esittämiin kirjallisiin kysymyksiin, unionin asiaa koskevan lainsäädännön sanamuodoista ilmenee, että EGR-järjestelmä ei ole moottorin osa. Siten asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 18 alakohdassa säädetään, että "päästöjenrajoitusjärjestelmällä" tarkoitetaan "OBD-järjestelmän [ajoneuvon sisäinen valvontajärjestelmä] yhteydessä *moottorin* toiminnan sähköistä ohjainta *sekä kaikkia pakokaasu- ja haihtumispäästöihin vaikuttavia laitteita*, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta".⁵⁹

⁵⁴ Ratkaisuehdotus X ym. (Dieselmoottoriin asennettu estolaite) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Kyseisen ratkaisuehdotuksen 135 kohta.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ "Vaurioitumisella tarkoitetaan esineelle aiheutunutta aineellista vahinkoa" (vapaasti käännettynä). Ks. <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ "Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich" (vapaasti käännettynä). Ks. <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

⁵⁹ Kursivointi tässä. Sama määritelmä esitetään myös asetuksen N:o 2017/1151 2 artiklan 18 alakohdassa.

118. Vastaavasti asetuksen N:o 692/2008 liitteessä I, jonka otsikko on ”EY-tyyppihyväksyntää koskevat hallinnolliset määräykset”, olevassa 3.3.1 kohdassa säädetään, että ”tyyppihyväksyntä voidaan laajentaa koskemaan erilaisia ajoneuvotyyppisiä, kunhan ajoneuvon, *moottorin tai pilaantumista rajoittavan järjestelmän* seuraavassa kuvatut ominaisuudet ovat identtiset tai annettujen toleranssien sisällä”.⁶⁰ Kyseisessä liitteessä tehdään nimenomainen ero ”*moottorin*” (3.3.1.2 kohta) ja ”*pilaantumista rajoittavan järjestelmän ominaisuuksien*” välillä (3.3.1.3 kohta). Viimeksi mainitussa kohdassa on c alakohta, jossa mainitaan ”*Pakokaasujen takaisinkieritys [EGR]*”.⁶¹

119. Näistä säännöksistä ilmenee, että asiaa koskevan lainsäädännön perusteella unionin lainsäätäjä on selvästi erotellut toisistaan yhtäältä moottorin ja toisaalta pilaantumista rajoittavan järjestelmän, joka kattaa myös EGR-järjestelmän. Lisäksi asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohdan mukaan hiukkasloukkuja pidetään kyseistä asetusta sovellettaessa pilaantumista rajoittavina laitteina.

120. Lisäksi on niin, että – kuten unionin tuomioistuin muistutti tuomiossaan X – koska asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohta merkitsee poikkeusta kiellosta käyttää päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta rajoittavia estolaitteita, sitä on tulkittava suppeasti.⁶²

121. Kun otetaan huomioon sovellettavat unionin oikeuden säännökset, katson näin ollen, että estolaite, jonka tarkoituksena on ensisijaisesti EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukassuodattimen kaltaisten osien suojaaminen kulumiselta, ei kuulu tällaisia laitteita koskevasta kiellosta asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetyn poikkeuksen alaan.

122. Tästä seuraa, että vastauksena asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään kolmanteen kysymykseen katson, että sillä, onko EGR-venttiili se osa, jota on tarkoitus suojella vaurioitumiselta, ei ole merkitystä, kun arvioidaan sitä, onko käsiteltävänä oleva estolaite sallittu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla.

123. Kuten totesin edellä tämän ratkaisuehdotuksen 111 kohdassa, useat osapuolet ovat kuitenkin väittäneet, että EGR-venttiilin toimintahäiriö voi vahingoittaa moottoria tai sen tiettyjä osia.

124. Tilanteesta, jossa asianomaisen ajoneuvon moottori likaantuu EGR-venttiilin toimintahäiriön vuoksi, huomaan, että – kuten edellä jo totesin – tuomiosta X ilmenee, että moottorin likaantumista ja vanhentumista ei voida pitää asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna vahingoittumisena tai vaurioitumisena, koska tällaiset tapahtumat ovat lähtökohtaisesti ennustettavissa ja erottamaton osa ajoneuvon tavanomaista toimintaa.⁶³ Kyse on toisin sanoen ajoneuvon tavanomaisessa käytössä tapahtuvasta kulumisesta. Näin ollen mainitut prosessit eivät voi kuulua kyseisessä säännöksessä tarkoitettun poikkeuksen soveltamisalaan.

⁶⁰ Kursivointi tässä.

⁶¹ Asetuksen N:o 2017/1151 liitteessä I olevassa 3.3 kohdassa mainitaan samat osat. Lisäksi asetuksen N:o 692/2008 liitteen XI, jonka otsikko on ”Moottoriajoneuvojen sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä)”, lisäyksessä 2 toistetaan erottelu moottorin ja päästöjenrajoitusjärjestelmän välillä. Sama erottelu tehdään myös asetuksen N:o 2017/1151 liitteen XI lisäyksessä 2.

⁶² Tuomio X, 112 kohta.

⁶³ Tuomio X, 110 kohta.

125. Edelleen tuomiossa X on todettu, että lämpötilaikkunan kaltaisen estolaitteen käyttämisen voivat oikeuttaa ainoastaan välittömät vaurioitumisriskit, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana.⁶⁴ Mielestäni tällainen tilanne voi syntyä silloin, kun EGR-venttiilin toimintahäiriö vaikuttaa äkillisesti itse moottorin toimintaan eikä mainittuja vaikutuksia voida välttää ajoneuvon säännönmukaisella ja asianmukaisella huoltamisella.⁶⁵

126. Käsiteltävänä oleva estolaite voisi olla sallittu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla ainoastaan edellä mainitussa tilanteessa. Koska tämän arvioinnissa on kyse tosiseikkojen arvioimisesta, ennakkoratkaisua pyytäneiden tuomioistuinten, joilla on yksinomainen toimivalta todeta pääasioiden tosiseikat ja arvioida niitä,⁶⁶ on tarkistettava, voiko mahdollinen EGR-venttiilin toimintahäiriö aiheuttaa moottoriin kohdistuvia äkillisiä ja välittömiä vaurioitumisriskejä,⁶⁷ jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana, vaikka kyseistä ajoneuvoa olisikin huollettu säännöllisesti ja asianmukaisesti.⁶⁸

127. Huomautan tässä yhteydessä, että asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin väittää, ettei ole mahdollista ratkaista, onko estolaite tarpeen ajoneuvon moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta. Siinä tapauksessa, että tämän kysymyksen ratkaiseminen on tosiasiallisesti mahdotonta, on muistutettava, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdalla on tulkittava suppeasti.

128. Lisään, että Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto ja Saksan hallitus väittävät kirjallisissa huomautuksissaan, että asetus N:o 715/2007 on kirjoitettu teknologianeutraalisti eikä siinä edellytetä parhaan käytettävissä olevan tekniikan käyttämistä. Tältä osin kyseiset osapuolet väittävät, että on riidatonta, että lämpötilaikkunan mukaan toimivan EGR-järjestelmän käyttö eriasteisesti sen mukaan, milloin ajoneuvo on tyyppihyväksytty, vastaa teknisen kehityksen nykytilaa.

129. Tällaisilla väitteillä ei mielestäni voida perustella estolaitteen käyttöä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla. Yhtäältä tässä asetuksessa ei nimittäin suinkaan säädetä siitä, että EY-tyyppihyväksynnän saamiseksi ajoneuvoissa olisi käytettävä jotain tiettyä tekniikkaa. Asetuksessa vahvistetaan ainoastaan ajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä koskeva päämäärä. Toisaalta – kuten asetuksen johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todetaan – ”päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatioiden edistämisestä, paremmasta ilmanlaadusta, pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista ja elinajanodotteen kasvamisesta saatava hyöty samoin kuin niiden merkitys hiilidioksidipäästöjen kokonaisvaikutuksen kannalta”. Kun unionin lainsäätäjä siis vahvisti epäpuhtauspäästöjen raja-arvot, se otti jo huomioon autonvalmistajien intressit. Näin

⁶⁴ Tuomio X, 114 kohta.

⁶⁵ Jos EGR-venttiilin toimintahäiriö voidaan välttää ajoneuvon säännöllisellä ja asianmukaisella huoltamisella, välittömät vaurioitumisriskit, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana, ovat täysin vältettävissä. Tällöin ei mielestäni ole moottorin toimintaan ja ajoneuvon turvalliseen toimintaan liittyvää ongelmaa.

⁶⁶ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 86 kohdassa viitattu oikeuskäytäntö.

⁶⁷ Komissio väittää, että jos päästöjenrajoituksen lisästrategian käyttöä perustellaan moottorin äkillisellä ja korjauskelvottomalla vaurioitumisriskillä, riski on osoitettava ja dokumentoitava asianmukaisesti (ks. 26.1.2017 annettu komission tiedonanto ”Ohjeita päästöjenrajoituksen lisästrategioiden arvioimiseen ja estolaitteiden asennuksen selvittämiseen moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamiseksi”, C(2017) 352 final, 2.2 kohta, s. 8).

⁶⁸ Jos vastaus tähän kysymykseen on myöntävä, täyttyy mielestäni myös asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetty edellytys siitä, että estolaitteen on oltava tarpeen ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi.

ollen autonvalmistajien on mukauduttava kyseisiin raja-arvoihin ja käytettävä teknisiä laitteita, joilla niitä voidaan noudattaa,⁶⁹ ilman, että käytetyn tekniikan olisi välttämättä oltava parasta käytettävissä olevaa tekniikkaa tai että siitä olisi säädetty.

130. Lisäksi kuten unionin tuomioistuin totesi tuomiossaan X, asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen ja ilmanlaadun parantaminen unionissa, edellyttää NO_x-päästöjen tehokasta vähentämistä ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren aikana.⁷⁰ Jos estolaite katsottaisiin kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sallituksi esimerkiksi pelkästään sillä perusteella, että tutkimuskustannukset ovat korkeat, tekninen laite on kallis tai ajoneuvoa on huollettava useammin ja kyseiset huollot ovat käyttäjälle kalliimpia, kyseinen asetus menettäisi merkityksensä.⁷¹

131. Edellä todetun perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa toiseen asiassa C-128/20 esitettyyn kysymykseen, toiseen ja kolmanteen asiassa C-134/20 esitettyyn kysymykseen ja toisen asiassa C-145/20 esitetyn kysymyksen toiseen osaan, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että estolaite, jonka käytöstä seuraa, että pakokaasujen takaisinkierätyjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, ei kuulu tällaisia laitteita koskevasta kiellostä kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan, kun laitteen tarkoituksena on ensisijaisesti EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkassuodattimen kaltaisten osien suojaaminen kulumiselta.

C Neljäs ennakkoratkaisukysymys asiassa C-134/20

132. Asiassa C-134/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelelee neljännellä kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa tulkittava siten, että se, onko estolaite sallittu, riippuu siitä, onko kyseinen laite asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa vai onko se asennettu vasta myöhemmin
direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua korjauksen yhteydessä.

133. Direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa säädetään, että tavaran luovutushetkellä tavarassa olevan virheen johdosta kuluttajalla on oikeus saada tavara saatetuksi sopimuksen mukaiseksi vastikkeetta korjaamalla tai vaihtamalla tavara kyseisen artiklan 3 kohdan mukaisesti taikka saada asianmukainen hinnanalennus tai purkaa sopimus kyseisten tavaroiden osalta kyseisen artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti.

134. Tässä tapauksessa asiassa C-134/20 esitetystä ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee, että käsiteltävänä olevan tietokoneohjelman muodostama estolaite on asennettu tarkoituksessa korjata se, että kytkentälogiikka oli kielletty, ja saattaa ajoneuvo asetuksen N:o 715/2007 säännösten mukaiseksi korjauksella. Käsiteltävä kysymys perustuu olettamukseen siitä, että asianomainen

⁶⁹ Euroopan parlamentti totesi autoalan päästömittauksia käsittelevästä tutkimuksesta 2.3.2017 julkaistun kertomuksensa sivulla 44, että ”ajaminen hyvin alhaisissa ympäristön lämpötiloissa (tai ajaminen hyvin korkealla, jossa ilmanpaine on alhainen) voi muodostaa [EGR-]järjestelmille haasteen, koska tällöin saattaa muodostua nokea, hiilivetyjä ja kondensaatteja, jotka voivat tukkia [EGR-]venttiilin tai välijäähdyttimen ja aiheuttaa esimerkiksi hiukkas- tai hiilivetypäästöjen lisääntymistä – –. Valmistajat kuitenkin vaikuttavat kytkevän [EGR-]järjestelmät pois päältä perusteettoman nopeasti ja perusteettoman lähellä testisyklissä käytettävää lämpötilaväliä – –.”

⁷⁰ Tuomio X, 113 kohta.

⁷¹ Vastaavasti unionin tuomioistuin viittaa oikeuskäytännössään yleiseen periaatteeseen, jonka mukaan kansanterveyden suojeleminen on kiistämättä asetettava ensisijaiseen asemaan taloudellisiin seikkoihin nähden (tuomio 19.4.2012, *Artegodan v. komissio*, C-221/10 P, EU:C:2012:216, 99 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

autonvalmistaja on voinut saavuttaa tämän tavoitteen mainitun tietokoneohjelman avulla. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on ratkaista edellä tarkasteltuihin kysymyksiin annettavien vastausten perusteella, onko autonvalmistaja saavuttanut kyseisen tavoitteen.⁷² Jos ei, estolaite on joka tapauksessa kielletty kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla.

135. Jos ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että kyseinen estolaite on asetuksen N:o 715/2007 säännösten mukainen, mielestäni se, onko tällainen laite sallittu, ei riipu siitä, oliko kyseinen laite asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa.

136. Aluksi on nimittäin todettava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdan kanssa, sanamuodossa ei tehdä eroa sen mukaan, oliko ajoneuvoon alun perinkin asennettu estolaite vai asennettiin se myöhemmin, sillä mainituissa säännöksissä ei mainita tällaisen laitteen asentamisajankohtaa.

137. Asetuksen N:o 715/2007 asiayhteydessä on todettava tämän jälkeen, että asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, että valmistajan on osoitettava, että *kaikki uudet* tyyppihyväksytettävät *korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet*, jotka myydään tai otetaan käyttöön unionissa, on tyyppihyväksytty kyseisen asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti ja että nämä velvollisuudet sisältävät kyseisen asetuksen liitteessä I ja 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen. Lisäksi asetuksen N:o 692/2008 10 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”valmistajan on varmistettava, että korvaaville pilaantumista rajoittaville laitteille, jotka on tarkoitus asentaa asetuksen [N:o 715/2007] soveltamisalaan kuuluviin EY-tyyppihyväksynnän saaneisiin ajoneuvoihin, on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä direktiivin [2007/46] 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina erillisinä teknisinä yksikköinä tämän asetuksen 12 ja 13 artiklan sekä liitteen [XIII] mukaisesti”. Kyseisistä säännöksistä seuraa siis, että kaikkien pilaantumista rajoittavien laitteiden – riippumatta siitä, onko ne asennettu ajoneuvoon alun perinkin vai myöhemmin – on oltava asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjen vaatimusten mukaisia.

138. Lopuksi on todettava – kuten edellä jo totesin –, että asetuksen N:o 715/2007 tavoitteena on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen. Jos asiaa arvioitaessa merkitystä olisi ainoastaan ajoneuvon valmistushetkellä, autonvalmistajien ei olisi ajoneuvon käyttöönoton jälkeen asennettava estolaitteita, jotka ovat kyseisen asetuksen säännösten mukaisia. Tämä olisi ristiriidassa kyseisen asetuksen tavoitteen kanssa. Autonvalmistajat voisivat nimittäin asetuksessa säädettyjen velvollisuuksien kiertämiseksi vain korvata alun perin ajoneuvoon asennetun, asetuksen N:o 715/2007 mukaisen pilaantumista rajoittavan laitteen vähemmän tehokkaalla estolaitteella, jota käyttämällä ajoneuvot eivät pysyisi säädettyissä NOx-päästöjen raja-arvoissa.

139. Näin ollen katson, että asiassa C-134/20 esitettyyn neljänteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa on tulkittava siten, että se, onko estolaite sallittu, ei riipu siitä, onko kyseinen laite asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa vai onko se asennettu vasta myöhemmin direktiivin 1999/44 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun korjaamisen yhteydessä.

⁷² Ks. mm. tämän ratkaisuehdotuksen 126 kohta.

D Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys asiassa C-145/20

140. Asiassa C-145/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan d alakohtaa tulkittava siten, että asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan kuuluvan moottoriajoneuvon laatu on sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää, jos ajoneuvo on varustettu asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella, kun ajoneuvotyyppille on myönnetty voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä.

141. Korostan aluksi, että tämä kysymys perustuu olettamukseen, jonka mukaan kyseisessä ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite. Kuten totesin edellä,⁷³ on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä ratkaista, onko näin.

142. Jos näin on, on muistutettava, että direktiivin 1999/44 tavoitteena on taata korkeatasoinen kuluttajansuoja, kuten sen ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan. Kyseisen direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään erityisesti, että myyjä velvoitetaan luovuttamaan tavarat kuluttajalle kauppasopimuksen mukaisina.⁷⁴ Kyseisen direktiivin johdanto-osan kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan, että sopimuksenmukaisuuden periaatteen soveltamisen helpottamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön yleisimpiä tilanteita koskeva kumottavissa oleva sopimuksenmukaisuuden oletama ja että olettamassa mainittuja osatekijöitä voidaan käyttää tavaroiden virheellisyyden määrittelyssä silloin, kun nimenomaisia sopimusehtoja ei ole, sekä silloin, kun vähimmäislauseketta sovelletaan.

143. Huomautan erityisesti moottoriajoneuvoista, että direktiivin 2007/46 johdanto-osan kolmannen perustelukappaleen mukaan säädöksillä, joilla määritellään tekniset vaatimukset, ”olisi ensisijaisesti pyrittävä varmistamaan liikenneturvallisuuden, terveyden suojelun, ympäristönsuojelun, energiatehokkuuden ja luvattoman käytön estämisen korkea taso”.⁷⁵ Vastaavasti kyseisen direktiivin 3 artiklan 5 alakohdassa olevan määritelmän mukaan ”EY-tyyppihyväksynnällä” tarkoitettiin ”tyyppihyväksyntämenettelyä, jossa jäsenvaltio varmentaa, että ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön tyyppi on tämän direktiivin ja liitteessä IV tai XI lueteltujen säädösten sisältämien, sitä koskevien hallinnollisten säännösten ja teknisten vaatimusten mukainen”. Kyseisen liitteen IV, jonka otsikko oli ”Ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset”, I osassa, jonka otsikko oli ”Luettelo rajoittamattomina sarjoina valmistettavien ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntää koskevista säädöksistä”, mainittiin asetus N:o 715/2007 otsikon ”Kevyiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro 5 ja Euro 6) / tietojen saatavuus” alla. Lisäksi kyseisen direktiivin 4 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädettiin, että jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ainoastaan sellaiset ajoneuvot, jotka täyttävät kyseisen direktiivin vaatimukset, ja sallia ainoastaan näiden myynnin tai käyttöönoton.

144. Näistä säännöksistä seuraa, että EY-tyyppihyväksynnän saamiseksi asianomaisten ajoneuvojen on ollut täytettävä direktiivin 2007/46 liitteessä IV tarkoitettut vaatimukset ja muun muassa estolaitteita koskevat vaatimukset. Jos ne eivät ole täyttäneet kyseisiä vaatimuksia, ajoneuvoilla ei ole paikkansapitävää kyseisen direktiivin 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustodistusta, jolla mainitun direktiivin 3 artiklan 36 alakohdassa säädetyn

⁷³ Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 126 kohta.

⁷⁴ Tuomio 3.10.2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, 25 ja 26 kohta).

⁷⁵ Unionin johdetun oikeuden periaatteista, jotka koskevat autojen rekisteröintiä ks. julkisasiamies Wahlin ratkaisuehdotus RDW ym. (C-326/17, EU:C:2018:760, 29–38 kohta).

määritelmän mukaan tarkoitettiin ”direktiivin liitteessä IX^[76] esitettyä asiakirjaa, jonka valmistaja toimittaa todistuksena siitä, että ajoneuvo, joka kuuluu tämän direktiivin mukaisesti hyväksytyn tyyppin sarjaan, on tuotantohetkellä kaikkien säädösten mukainen”. Kyseisen direktiivin 26 artiklan 1 kohdan mukaan kyseinen asiakirja on pakollinen ajoneuvon rekisteröimisen ja myynnin edellytys.

145. Porsche Inter Auto väittää kirjallisissa huomautuksissaan, että kuluttaja edellyttää ajoneuvolta ainoastaan, että hän voi käyttää ajoneuvoa ja että sen käyttö on turvallista, eikä kuluttajan kannalta ole merkitystä sillä, onko ajoneuvo aivan kaikkien lakisääteisten vaatimusten mukainen. On kuitenkin korostettava, että tämä kanta on ristiriidassa direktiivin 2007/46 3 artiklan 36 alakohdan sanamuodon kanssa, jonka mukaan vaatimustenmukaisuustodistuksen antaminen edellyttää, että ajoneuvo on tuotantohetkellä *kaikkien säädösten mukainen*.

146. Koska tavanomaisesti valistunut ja kohtuullisen tarkkaavainen ja huolellinen keskivertokuluttaja voi edellyttää, että ajoneuvo täyttää EY-tyyppihyväksynnän edellyttämät lakisääteiset vaatimukset, vaikka tästä ei olisikaan nimenomaisia sopimusehtoja, minusta on selvää, että ajoneuvo ei ole direktiivissä 1999/44 tarkoitetulla tavalla kauppasopimuksen mukainen, jos se ei täytä kaikkia kyseisiä edellytyksiä.⁷⁷

147. Paikkansapitävän vaatimustenmukaisuustodistuksen puuttuessa kyseinen ajoneuvo ei nimittäin mielestäni ole direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla ”myyjän siitä antaman kuvauksen mukainen”. Kyseinen ajoneuvo ei myöskään kyseisen direktiivin 2 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitetulla tavalla sovellu ”siihen erityiseen tarkoitukseen, johon kuluttaja niitä tarvitsee” eikä ”tarkoituksiin, joihin vastaavanlaisia tavaroita yleensä käytetään”. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämän kysymyksen osalta on vastaavasti niin, että kyseisen ajoneuvon laatu ei ole direktiivin 2 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla ”sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää”.

148. Kuten komissio korostaa, tätä tulkintaa tukee direktiivin 2019/771 7 artikla, jonka otsikko on ”Sopimuksenmukaisuutta koskevat objektiiviset vaatimukset” ja jonka 1 kohdan a alakohdassa säädetään, että sopimuksenmukaisuutta koskevien subjektiivisten vaatimusten noudattamisen lisäksi tavaroiden on sovellettava niihin käyttötarkoituksiin, joihin samantyyppistä tavaraa yleensä käytetään, ottaen tapauksen mukaan huomioon *kaikki* voimassa oleva *unionin lainsäädäntö* ja kansallinen lainsäädäntö, tekniset standardit tai, jos tällaisia teknisiä standardeja ei ole, alakohtaisesti sovellettavat käytäntönsäännöt.

149. Mielestäni se, että kyseiselle ajoneuvotyyppille on myönnetty EY-tyyppihyväksyntä, jonka nojalla sitä on lupa käyttää tieliikenteessä, ei voi vaikuttaa vastaukseen, joka esitettyyn kysymykseen on annettava.⁷⁸ EY-tyyppihyväksyntä voi nimittäin olla esimerkiksi myönnetty tilanteessa, jossa tyyppihyväksyntäelin ei ole tiennyt estolaitteesta ajoneuvossa. Asiassa C-145/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa vastaavasti, että KBA on alun perin myöntänyt

⁷⁶ Direktiivin 2007/46 liitteessä IX oli 0 kohta, jossa säädettiin, että ”vaatimustenmukaisuustodistus on valmistajan ostajalle antama todistus siitä, että hankittu ajoneuvo on sen valmistushetkellä voimassa olevan Euroopan unionin lainsäädännön mukainen”.

⁷⁷ Unionin tuomioistuin on vastaavasti katsonut, että ajoneuvon hankkinut henkilö saattaa perustellusti katsoa, että kyseinen ajoneuvo on autonvalmistajia sitovien lakisääteisten vaatimusten mukainen (tuomio 9.7.2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, 37 kohta). Näkemyksestä, jonka mukaan elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välisissä suhteissa tavaroiden ja palvelujen on vastattava kuluttajien perusteltuja odotuksia, ks. Calais-Auloy, J., Temple, H. ja Depincé, M., *Droit de la consommation*, Dalloz, Pariisi, 10. painos, 2020, s. 225 ja sitä seuraavat sivut.

⁷⁸ Ks. vastaavasti tuomio 4.10.2018, komissio v. Saksa (C-668/16, EU:C:2018:802, 85–89 kohta).

tyyppihyväksynnän kyseiselle ajoneuvotyyppille tilanteessa, jossa sille ei ollut ilmoitettu siitä, että ajoneuvon oli asennettu kytkentälogiikka, ja että jos KBA olisi ollut tietoinen kytkentälogiikasta, EY-tyyppihyväksyntää ei olisi myönnetty.

150. Näin ollen on niin, että vaikka toimivaltainen kansallinen elin on myöntänyt kyseiselle ajoneuvolle EY-tyyppihyväksynnän, ajoneuvo ei kuitenkaan ole direktiivissä 1999/44 tarkoitetulla tavalla kauppasopimuksen mukainen.

151. Ehdotan näin ollen, että unionin tuomioistuin vastaa asiassa C-145/20 esitettyyn ensimmäiseen kysymykseen, että direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan d alakohdassa on tulkittava siten, että asetuksen N:o 715/2007 soveltamisalaan kuuluvan moottoriajoneuvon laatu ei ole sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää, jos ajoneuvo on varustettu asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella, vaikka ajoneuvotyyppille olisikin myönnetty voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä.

E Kolmas ennakkoratkaisukysymys asiassa C-145/20

152. Asiassa C-145/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohtaa tulkittava siten, että virhettä, joka muodostuu siitä, että ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä 5 artiklan 1 ja 2 kohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite, voidaan pitää vähäisenä, jos kuluttaja olisi tietoisena laitteesta ja sen toimintatavasta tästä huolimatta hankkinut ajoneuvon.

153. Kuten unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, direktiivin 1999/44 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että myyjä velvoitetaan luovuttamaan tavarat kuluttajalle kauppasopimuksen mukaisina. Tätä päämäärää silmällä pitäen direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että myyjä on vastuussa kuluttajalle virheestä, joka on olemassa tavarantoimitushetkellä. Direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa luetellaan oikeudet, joihin kuluttaja voi vedota myyjää vastaan silloin, kun luovutetussa tavarassa on virhe. Kuluttajalla on kyseisen artiklan 3 kohdan mukaan ensin oikeus vaatia tavarantoimituksen sopimuksen mukaiseksi. Jos tavaraa ei voida saattaa sopimuksen mukaiseksi, kuluttaja voi tämän jälkeen vaatia hinnanalennusta tai kaupan purkua kyseisen artiklan 5 kohdan nojalla. Kyseisen 3 artiklan 6 kohdan mukaan on kuitenkin niin, että silloin kun tavarantoimituksen virhe on vähäinen, kuluttajalla ei ole oikeutta vaatia kaupan purkamista, eli tässä tapauksessa hänellä on ainoastaan oikeus vaatia kyseessä olevasta tavarasta asianmukaista hinnanalennusta.⁷⁹

154. Direktiivin 1999/44 3 artiklan 3 ja 5 kohdasta, kun niitä luetaan kyseisen direktiivin johdanto-osan kymmenennen perustelukappaleen valossa, ilmenee, että kyseisessä direktiivissä annetaan molempien sopimuksen osapuolten intressissä etusija sopimuksen täyttämiseksi niiden kahden oikeusperusteen avulla, joista on säädetty ensisijaisesti, verrattuna sopimuksen purkamiseen.⁸⁰

155. Tässä tapauksessa asiassa C-145/20 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että DS, joka on nostonut kanteen Porsche Inter Autoa vastaan saadakseen ajoneuvon 3 kauppasopimuksen purettua, olisi ostanut ajoneuvon, vaikkakin eri sopimusehdoin, myös siinä tapauksessa, että hän olisi ollut tietoinen siitä, että autossa oli kytkentälogiikka eli asetuksen

⁷⁹ Tuomio 3.10.2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, 26–28 kohta).

⁸⁰ Tuomio 23.5.2019, Filla (C-52/18, EU:C:2019:447, 61 kohta).

N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite. Kyseinen tuomioistuin on esittänyt nyt käsiteltävän kysymyksen tilanteessa, jossa se katsoo, että kyseisessä ajoneuvossa on edelleenkin – käsiteltävänä olevan tietokoneohjelman asentamisen jälkeen – mainituissa säännöksissä tarkoitettu kielletty estolaite.⁸¹

156. Huomautan aluksi, että tämä kysymys perustuu olettamukseen, jonka mukaan DS voi vaatia ajoneuvon 3 kauppasopimuksen purkamista. On kuitenkin niin, että ainoastaan, jos kuluttajalla ei ole oikeutta vaatia virheellisen tavarahan korjaamista eikä vaihtamista tai jos myyjä ei ole käyttänyt kumpaakaan näistä oikaisutavoista kohtuullisen ajan kuluessa tai aiheuttamatta kuluttajalle huomattavaa haittaa, kuluttaja voi direktiivin 1999/44 3 artiklan 5 kohdan nojalla vaatia sopimuksen purkamista, paitsi jos saman direktiivin 3 artiklan 6 kohdan mukaisesti virhe on vähäinen.⁸² Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on ratkaista – kun otetaan huomioon edellä mainitut edellytykset –, puuttuuko DS:ltä oikeus vaatia virheellisen tavarahan korjaamista tai vaihtamista ja onko Porsche Inter Auto käyttänyt jompaakumpaa näistä oikaisutavoista.

157. Lisäksi direktiivin 1999/44 2 artiklan 3 kohdan mukaan kyseistä artiklaa sovellettaessa virhettä ei katsota olevan, jos kuluttaja sopimuksentekohetkellä tiesi tai hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää virheestä, tai jos virhe on johtunut kuluttajan toimittamista aineista tai tarvikkeista.⁸³ Tämän sanamuodon perusteella katson, että se, tiesikö kuluttaja virheestä, on luonteeltaan objektiivinen seikka. Tämä edellytys täyttyy esimerkiksi silloin, kun myyjä ilmoittaa kuluttajalle virheestä myyntihetkellä ja kuluttaja ostaa tavarahan näin ollen tietoisena kaikista asiaan vaikuttavista seikoista. Loogisesti tästä seuraa, että kyseinen kuluttaja ei voi enää myöhemmin vedota kyseiseen tavarahan rasittavaan virheeseen.

158. Mielestäni direktiivin 1999/44 2 artiklan 3 kohtaa ei voida soveltaa pääasiassa. Asiassa ei nimittäin ole kiistetty sitä, että ajoneuvon 3 myyntihetkellä DS ei tiennyt eikä hänen olisi kohtuudella pitänyt tietää väitetystä virheestä. Näin ollen ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä kysymys perustuu yksinomaan DS:n hypoteettiseen valmiuteen hankkia kyseinen ajoneuvo, vaikka hän olisi tiennyt kyseisestä virheestä. Tämä on subjektiivinen seikka, jota ei voida näyttää toteen ja joka voi lisäksi muuttua ajan myötä erityisesti kuluttajalla virheen vakavuudesta olevien tietojen mukaan.⁸⁴

⁸¹ Muistutan, että on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä ratkaista, onko näin, kuten edellä tämän ratkaisuehdotuksen 126 kohdassa totesin.

⁸² Tuomio 23.5.2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, 60 kohta).

⁸³ Viimeksi mainitusta tilanteesta ei voi olla kyse pääasiassa.

⁸⁴ Tältä osin on erityisesti niin, että kuluttajaa ei voida vaatia ennakoimaan, mihin lopputulokseen tuomioistuin päätty tavarahan virheellisuuden oikeudellista luonnehdintaa koskevassa tarkastelussaan (ks. vastaavasti tuomio 3.10.2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, 40 kohta).

159. Direktiivissä 1999/44 ei määritellä ”vähäisen” virheen käsitettä.⁸⁵ Unionin tuomioistuin ei myöskään ole ottanut suoraan kantaa tämän käsitteen ulottuvuuteen.⁸⁶ Tällaiselle käsitteelle on vaikea vahvistaa yleistä määritelmää, koska se, onko virhettä olemassa, riippuu aina kyseessä olevasta tilanteesta ja se on ratkaistava tapauskohtaisesti osapuolten välisen sopimuksen perusteella. Olen joka tapauksessa sitä mieltä, että virhettä, joka vaikuttaa tavaran turvallisuuteen ja moitteettomaan toimintaan, ei voida pitää mainitun direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla vähäisenä.⁸⁷ Virhettä ei myöskään voida pitää vähäisenä, jos tavara ei ole sopimusehtojen mukainen. Esimerkiksi tilanteessa, jossa kuluttaja tilaa punaisen auton ja hänelle toimitetaan sininen auto, virhettä ei voida pitää vähäisenä, joten saman direktiivin 3 artiklan 3 ja 5 kohdan mukaisesti sopimus voidaan purkaa.

160. Kuten unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, on toki niin, että direktiivin 1999/44 3 artiklalla pyritään luomaan oikeudenmukainen tasapaino kuluttajan ja myyjän intressien välillä siten, että ensiksi mainitulle taataan sopimuksen heikompana osapuolena kattava ja tehokas suoja sitä vastaan, että myyjä täyttää sopimusvelvoitteensa puutteellisesti, ja samalla mahdollistetaan se, että ne taloudelliset seikat, joihin myyjä vetoaa, otetaan huomioon.⁸⁸ Näin ollen sopimuksen purkamista, joka on järkein kuluttajan käytettävissä oleva virheen oikaisutapa, voidaan vaatia vain tilanteessa, jossa virhe on riittävän merkittävä.

161. Kuten kuitenkin totesin edellä tämän ratkaisuehdotuksen 146 kohdassa, tavanomaisesti valistunut ja kohtuullisen tarkkaavainen ja huolellinen keskivertokuluttaja voi edellyttää, että ajoneuvo täyttää EY-tyyppihväksynnän edellyttämät lakisääteiset vaatimukset, vaikka tästä ei olisikaan nimenomaisia sopimusehtoja. Jos ajoneuvossa on asetuksen

N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa kielletty estolaitte, vaatimustenmukaisuustodistus ei pidä paikkaansa.⁸⁹ Direktiivin 2007/46 26 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden myynnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos ne on varustettu voimassa olevalla vaatimustenmukaisuustodistuksella, joka on annettu 18 artiklan mukaisesti.

162. Näin ollen on niin – kuten totesin vastauksessani asiassa C-145/20 esitettyyn ensimmäiseen kysymykseen –, että jos ajoneuvo on varustettu asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulla kielletyllä estolaitteella, muun muassa ajoneuvon laatu ei ole direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettulla tavalla sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää.

⁸⁵ Vähäisen virheen käsite oli osa jo 18.6.1996 tehtyä ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kulutustavaroiden kaupasta ja takuista (KOM(95) 520 lopullinen, s. 1). Kyseisen ehdotuksen perusteluissa todetaan, että ”edelleen kompromissin löytämiseksi ja direktiivin saattamiseksi osaksi erilaisiin kansallisiin oikeusperinteisiin perustuvia lainsäädäntöjä sallitaan, että jäsenvaltiot rajoittavat kuluttajan valinnanvaraa vähäisten virheiden osalta” (s. 12). Lisäksi direktiivi 1999/44 on kumottu 1.1.2022 alkaen direktiivillä 2019/771, jossa ei myöskään määritellä vähäisen virheen käsitettä.

⁸⁶ Totean, että 3.10.2013 annetun tuomion Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637, 17, 18 ja 20 kohta) taustalla olleessa asiassa kuluttaja oli ostanut auton, jossa oli kokoon taittuva katto, ja sateella ajoneuvon sisälle vuoti vettä. Kun kuluttaja vaati kauppasopimuksen purkamista, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoi, että oikeudenkäynnissä kyseessä oleva virhe oli direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohdassa tarkoitettulla tavalla vähäinen. Julkisiasiamies Kokott totesi asiaa koskeneessa ratkaisuehdotuksessaan Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128, 57 kohta), että muut eurooppalaiset tuomioistuimet, erityisesti myös ylimmät tuomioistuimet, olivat vastaavanlaisilta vaikuttavissa tapauksissa todenneet, ettei veden vuotamista ajoneuvon sisälle voida pitää vähäisenä virheenä, ja että sillä, että ajoneuvoa voidaan vuodoista huolimatta edelleen käyttää kulkuneuvona, ei ollut ollut näissä tuomioissa merkitystä.

⁸⁷ Ks. vastaavasti Durovic, M., ”Consumer sales law in the European Union”, *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, s. 1–182, erityisesti s. 41.

⁸⁸ Tuomio 23.5.2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

⁸⁹ Ks. myös tämän ratkaisuehdotuksen 144 kohta.

163. Katson siis, että tällaisen laitteen käyttöön perustuvaa ajoneuvossa olevaa virhettä, josta seuraa, ettei ajoneuvo ole kauppasopimuksen mukainen, ei voida pitää direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohdassa tarkoitettulla tavalla vähäisenä.

164. Edellä todetun perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa kolmanteen asiassa C-145/20 esitettyyn kysymykseen, että direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, että virhettä, joka muodostuu siitä, että ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä 5 artiklan 1 ja 2 kohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite, ei voida pitää vähäisenä, vaikka kuluttaja olisi tietoisena laitteesta ja sen toimintatavasta tästä huolimatta hankkinut ajoneuvon.

V Ratkaisuehdotus

165. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Landesgericht Klagenfurtin, Landesgericht Eisenstadtin ja Oberster Gerichtshofin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

- 1) Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007, sellaisena kuin se on muutettuna 18.7.2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 692/2008, 3 artiklan 10 alakohtaa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että estolaitteena on pidettävä laitetta, jonka käytöstä seuraa, että moottoriajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa pakokaasujen takaisinkierätyjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, kun taas tämän ikkunan ulkopuolella pakokaasujen kierrätysaste pienenee lineaarisesti nolnaan, kun lämpötila nousee tai laskee 10 celsiusasteen verran tai kun nousee 1 000 metrin korkeudesta 250 metriä korkeammalle, mistä seuraa, että ajoneuvon typpioksididi- eli NO_x-päästöt lisääntyvät siten, että niillä ylitetään mainitussa asetuksessa säädetty raja-arvot.
- 2) Asetuksen N:o 715/2007, sellaisena kuin se on muutettuna, 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että estolaite, jonka käytöstä seuraa, että pakokaasujen takaisinkierätyjärjestelmä toimii täysitehoisesti vain, kun ulkolämpötila on 15–33 celsiusastetta ja kun liikennöintikorkeus on alle 1 000 metriä merenpinnasta, ei kuulu tällaisia laitteita koskevasta kiellosta kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan, kun laitteen tarkoituksena on ensisijaisesti EGR-venttiilin, EGR-jäähdyttimen ja dieselhiukkassuodattimen kaltaisten osien suojaaminen kulumiselta.
- 3) Asetuksen N:o 715/2007, sellaisena kuin se on muutettuna, 5 artiklan 1 ja 2 kohtaa on tulkittava siten, että se, onko estolaite sallittu, ei riipu siitä, onko kyseinen laite asennettu ajoneuvoon jo valmistusvaiheessa vai onko se asennettu vasta myöhemmin kulutustavaroiden kauppaa ja niihin liittyviä takuita koskevista tietyistä seikoista 25.5.1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/44/EY 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua korjaamisen yhteydessä.

- 4) Direktiivin 1999/44 2 artiklan 2 kohdan d alakohtaa on tulkittava siten, että asetuksen N:o 715/2007, sellaisena kuin se on muutettuna, soveltamisalaan kuuluvan moottoriajoneuvon laatu ei ole sellainen kuin vastaavanlaisilla tavaroilla tavanomaisesti ja jota kuluttaja voi kohtuudella edellyttää, jos ajoneuvo on varustettu asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan kanssa, tarkoitetulla kielletyllä estolaitteella, vaikka ajoneuvotyyppille olisikin myönnetty voimassa oleva EY-tyyppihyväksyntä.
- 5) Direktiivin 1999/44 3 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, että virhettä, joka muodostuu siitä, että ajoneuvossa on asetuksen N:o 715/2007, sellaisena kuin se on muutettuna, 3 artiklan 10 alakohdassa, luettuna yhdessä 5 artiklan 1 ja 2 kohdan kanssa, tarkoitettu kielletty estolaite, ei voida pitää vähäisenä, vaikka kuluttaja olisi tietoisena laitteesta ja sen toimintatavasta tästä huolimatta hankkinut ajoneuvon.