



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
ELEANOR SHARPSTON
30 päivänä huhtikuuta 2020¹

Asia C-693/18

Procureur de la République

vastaan

yhtiö X,

CLVC ym:iden,

A ym:iden,

B:n,

AGLP ym:iden

ja

C ym:iden osallistuessa asian käsittelyyn

(Ennakkoratkaisupyyntö – Vice-président chargé de l’instruction du tribunal de grande instance de Paris (Pariisin alioikeuden tutkinnasta vastaava varapuheenjohtaja, Ranska))

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Asetus (EY) N:o 715/2007 – Moottoriajoneuvot – Päästöt – Estolaite – Moottorinohjausjärjestelmään vaikuttava ohjelma – Teknologiat ja strategiat, joiden avulla voidaan rajoittaa päästöjen syntymistä – Diesel-moottorit

Johdanto

1. Vice-président chargé de l’instruction du tribunal de grande instance de Paris’n (Pariisin alioikeuden tutkinnasta vastaava varapuheenjohtaja, Ranska) käsiteltävässä asiassa esittämä ennakkoratkaisupyyntö koskee asetuksen (EY) N:o 715/2007² 3 artiklan 10 alakohdan ja 5 artiklan 2 kohdan tulkintaa.

2. Tässä yhteydessä unionin tuomioistuinta pyydetään selventämään ensimmäistä kertaa useiden kyseisessä asetuksessa käytettyjen käsitteiden, mukaan lukien estolaitteen ja päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteiden, merkitystä.³

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

² 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).

³ Vastaavat ennakkoratkaisukysymykset on esitetty unionin tuomioistuimelle asioissa C-690/18, C-691/18 ja C-692/18, joiden käsittely on keskeytetty, kunnes nyt kyseessä olevassa asiassa on annettu ratkaisu.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3. Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) säännössä nro 83 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen hyväksyntää epäpuhtauspäästöjen osalta moottorin polttoainevaatimusten mukaan⁴ – vahvistetaan moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat tekniset vaatimukset.⁵

4. Kyseisen säännön 2.16–2.16.3 kohdassa määrätään seuraavaa:

”2.16. ’Estolaitteella’ [tarkoitetaan] rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai palauttaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan [ja]* joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana. Tällaista rakenteeseen kuuluvaa laitetta ei tarvitse pitää estolaitteena, jos:

2.16.1. laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi tai

2.16.2. laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi tai

2.16.3 laitteen toimintaolosuhteet sisältyvät olennaisilta osiltaan tyyppi I tai tyyppi VI -testin piiriin.”

Unionin oikeus

Päätös 97/836/EY

5. Päätöksen 97/836/EY⁶ 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Yhteisö liittyy Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sopimukseen pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista, jota sopimusta nimitetään jäljempänä ’tarkistetuksi sopimukseksi’.

– –”

4 Sääntö on annettu moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien yhdenmukaisia hyväksymisehtoja ja hyväksyntöjen vastavuoroista tunnustamista koskevan, Genevessä 20.3.1958 tehdyn sopimuksen perusteella (kyseisen sopimuksen nimeä on myöhemmin muutettu ja se kuuluu nykyään seuraavasti: ”Sopimus pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista”). Sääntöä päivitetään säännöllisesti. Siteeraan tässä vuonna 2006 julkaistua versiota (EUVL 2006, L 375, s. 242; jäljempänä UN/ECE:n sääntö nro 83). Totean, että ranskaksi UN/ECE:n säännön nro 83 myöhemmässä versiossa (EUVL 2015, L 172, s. 1) säännön 2.16 kohdassa käytetään ilmaisua ”système antipollution” aiemman ”système de contrôle des émissions” sijasta. (Suomeksi molemmissa versioissa käytetty ilmaisu on ”päästöjenrajoitusjärjestelmä”.)

5 Kyseinen sääntö sitoo unionia: ks. tämän ratkaisuehdotuksen 5 kohta.

* Lainausta on korjattu unionin tuomioistuimessa, koska säännön suomenkielinen versio on epätarkka.

6 Euroopan yhteisön liittymisestä Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission sopimukseen pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista (vuoden 1958 tarkistettu sopimus) 27.11.1997 tehty neuvoston päätös (EYVL 1997, L 346, s. 78).

6. Päätöksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan ”– – yhteisö ilmoittaa rajoittavansa liittymisensä YK:n Euroopan talouskomission niiden sääntöjen soveltamiseen, joiden luettelo on tämän päätöksen liitteessä II”.

7. Kyseisen päätöksen liitteessä II mainitaan UN/ECE:n sääntö nro 83.

Direktiivi 2007/46/EY

8. Direktiivin 2007/46/EY⁷ 34 ja 35 artiklan sekä direktiivin liitteen IV mukaan UN/ECE:n sääntö nro 83 on osa ajoneuvojen EY-tyyppihyväksyntämenettelyä.

Asetus N:o 715/2007

9. Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan 1, 5, 6 ja 12 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) – – Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava, jotta vältytään toisistaan poikkeavilta vaatimuksilta eri jäsenvaltioissa ja voidaan varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso.

– –

(5) Euroopan unionin ilmanlaatua koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. – –

(6) Erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi.

– –

(12) Pyrkimyksiä tiukempien päästörajoitusten täytäntöönpanoon olisi jatkettava, mukaan luettuna hiilidioksidipäästöjen vähentäminen; lisäksi olisi varmistettava, että nämä rajoitukset perustuvat käytössä olevien ajoneuvojen todelliseen suorituskykyyn.”

10. Asetuksen 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”– –

4) ’kaasumaisilla epäpuhtauksilla’ [tarkoitetaan] pakokaasujen hiilimonoksidipäästöjä, typen oksidipäästöjä typpidioksidin (NO₂) ekvivalenttina ilmaistuna ja hiilivetypäästöjä;

– –

6) ’pakokaasupäästöillä’ [tarkoitetaan] kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauksien päästöjä;

– –

⁷ Puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (puitedirektiivi) 5.9.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2007, L 263, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 7.10.2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 1060/2008 (EUVL 2008, L 292, s. 1; jäljempänä direktiivi 2007/46). Ks. myös asetuksen N:o 1060/2008 johdanto-osan kolmas perustelukappale, jossa viitataan nimenomaisesti UN/ECE:n sääntöön nro 83.

10) 'estolaitteella' [tarkoitetaan] rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä 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;

– –”

11. Asetuksen 4 artiklan 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. – –”

12. Asetuksen 5 artiklan 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.”

Asetus (EY) N:o 692/2008

13. Asetuksen (EY) N:o 692/2008⁸ 1 artiklassa säädetään, että ”tässä asetuksessa säädetään toimenpiteitä asetuksen – N:o 715/2007 4, 5 ja 8 artiklan täytäntöönpanoa varten”.

14. Kyseisen asetuksen 2 artiklan 18 alakohdan mukaan päästöjenrajoitusjärjestelmällä tarkoitetaan *OBD-järjestelmän* (eli ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän⁹) *yhteydessä* ”moottorin toiminnan sähköistä ohjainta sekä kaikkia pakokaasu- ja haihtumispäästöihin vaikuttavia laitteita, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta”.

Ranskan oikeus

15. Kuluttajansuojalain (code de la consommation) L.213-1 §:ssä säädetään rikosoikeudellisesta seuraamuksesta, joka tuomitaan siitä, että joku ”– millä tahansa keinoin tai tavoin, myös kolmannen henkilön välityksellä, ja riippumatta siitä, onko hän sopimusosapuoli vai ei, johtaa harhaan tai yrittää johtaa harhaan sopimusosapuolta 1. minkä tahansa tavaran lajin, laadun, alkuperän, keskeisten ominaisuuksien, koostumuksen tai sisällön osalta, 2. toimitettujen tavaroiden määrän tai ominaislaadun osalta toimittamalla muita tavaroita kuin tiettyjä, sopimuksen kohteena olevia tavaroita, tai 3. tuotteen soveltuvuudesta käyttötarkoitukseensa, sen käyttöön liittyvien vaarojen, suoritettujen tarkastusten, käyttötapojen tai noudatettavien varotoimien osalta”.¹⁰

16. Kuluttajansuojalain L.213-2 §:ssä säädetään, että rangaistusta voidaan korottaa, jos kyseiset rikokset ”ovat johtaneet siihen, että tavaran käyttö on vaarallista ihmisten tai eläinten terveydelle”.¹¹

17. Kuluttajansuojalain L.213-6 §:n mukaan oikeushenkilöt, joiden on todettu olevan rikosoikeudellisessa vastuussa kuluttajansuojalain L.213-1 ja L.213-2 §:ssä määritellyistä rikoksista, voidaan tuomita myös rikoslain (code pénal) 131-39 §:n 2–9 kohdassa säädettyihin rangaistuksiin. Tällöin voi olla kyse esimerkiksi oikeushenkilölle asetetusta kiellosta harjoittaa toimintaa, ”jota harjoitettaessa tai jonka harjoittamisen yhteydessä rikos on tehty”.

Pääasia, ennakkoratkaisukysymykset ja asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa

18. Yhtiö X on autonvalmistaja, joka myy moottoriajoneuvoja Ranskassa. Ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee, että kyseinen yhtiö on saattanut markkinoille ajoneuvoja, joihin oli asennettu tietokoneohjelma (jäljempänä riidanalainen tietokoneohjelma), joka pystyi vääristämään tyyppihyväksyntätestien tuloksia kaasupäästöjen, kuten esimerkiksi typen oksidien (jäljempänä NOx), osalta.

⁸ Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annettu komission asetus (EUVL 2008, L 199, s. 1).

⁹ OBD on lyhenne englanninkielisestä ilmaisusta ”on-board diagnostics”.

¹⁰ Kyseisen pykälän rikkomisesta tuomittava rangaistus oli 18.3.2014 asti enintään kaksi vuotta vankeutta ja enintään 35 000 euron suuruinen sakkorangaistus tai jompikumpi mainituista rangaistuksista. Kyseisen pykälän rikkomisesta tuomittava rangaistus oli 19.3.2014–30.6.2016 enintään kaksi vuotta vankeutta ja 300 000 euron suuruinen sakkorangaistus. Lisäksi kyseisessä pykälässä säädetään, että ”sakon määrää voidaan korottaa suhteessa lainvastaisesta menettelystä saatuu etuun ja enintään 10 prosenttiin keskimääräisestä vuotuisesta liikevaihdosta, joka lasketaan rikoksen tekohetkellä tiedetyn kolmen edeltävän vuoden liikevaihdon perusteella”.

¹¹ Kuluttajansuojalain 213-2 §:ssä säädettiin 18.3.2014 asti mahdollisuudesta kaksinkertaistaa lain 213-1 §:ssä säädetty rangaistus. Ajanjaksolla 19.3.2014–30.6.2016 voimassa olleen version mukaan perusmuotoisia rangaistuksia voitiin ankaroittaa siten, että tuomittiin enintään seitsemän vuoden vankeusrangaistus ja enintään 750 000 euron suuruinen sakko (mukaan lukien rikoksen yrityksestä). Tällöin sakon määrää voitiin korottaa myös suhteessa lainvastaisesta menettelystä saatuu etuun ja enintään 10 prosenttiin keskimääräisestä vuotuisesta liikevaihdosta, joka laskettiin rikoksen tekohetkellä tiedetyn kolmen edeltävän vuoden liikevaihdon perusteella.

19. Kaasupäästöjä koskevassa tyyppihyväksynnän vaiheessa ajoneuvot testataan seuraten testiprotokollaa, jonka parametrit on tarkasti määritelty lainsäädännössä. Kyseiset parametrit koskevat erityisesti sovellettavaa nopeusprofiilia, lämpötilaa ja ajoneuvon esivakauttamista. Tyyppihyväksyntätestissä käytetty nopeusprofiili (*New European Driving Cycle*, jonka lyhenne on NEDC) muodostuu neljän kaupunkiajosyklin ja yhden maantieajosyklin toistuvasta ajamisesta laboratorioissa (eikä siis aidoissa ajo-olosuhteissa). Kyseisen tyyppihyväksyntätestin tarkoituksena on erityisesti sen selvittäminen, ylittävätkö NO_x-päästöt asetuksessa N:o 715/2007 säädetyt raja-arvot.

20. Käsiteltävässä asiassa kyseessä olevissa ajoneuvoissa on pakokaasujen takaisinkiertäysventtiili (Exhaust Gas Recirculation, EGR).

21. EGR-venttiili on yksi teknologia, jonka avulla (yhtiön X kaltaiset) ajoneuvonvalmistajat ohjaavat lopullisia NO_x-päästöjä ja rajoittavat niiden syntymistä. EGR-venttiili on järjestelmä, jossa osa polttomoottorien pakokaasuista ohjataan kaasun imusarjaan, eli paikkaan, jota kautta ilmaa ohjataan moottoriin, lopullisten NO_x-päästöjen vähentämiseksi.

22. Tarkemmin ottaen pakokaasujen takaisinkiertäykseen perustuva päästöjä vähentämisen järjestelmä muodostuu putkesta, jonka avulla pakokaasut (joita syntyy polttoaineen epätäydellisen palamisen tuloksena) voidaan ohjata imujärjestelmään ja johon on liitetty lämmönvaihdin, jolla pakokaasut jäädytetään, ja EGR-venttiili, jolla säännellään imujärjestelmään uudelleen ohjattujen pakokaasujen virtaa.

23. Moottorinohjausjärjestelmä ohjaa EGR-venttiilin avaamista. Moottorinohjausjärjestelmällä tarkoitetaan ajoneuvon sisäistä tietoteknistä järjestelmää, joka ohjaa ajoneuvon fyysisiä laitteita. Moottorinohjausjärjestelmä ohjaa moottorin toimilaitteita anturien keräämien tietojen perusteella. Toimilaitteet hallitsevat moottorin eri mekaanisten osien tilaa. Moottorinohjausjärjestelmä määrää reaaliaikaisesti EGR-venttiilin avaamisesta (josta riippuu se, kuinka paljon pakokaasuja ohjataan takaisin imusarjaan, ja näin ollen päästöjä vähentämisen järjestelmän tehokkuusaste) lähettämällä eri anturien keräämien tietojen (nopeus, lämpötila, jne.) perusteella ohjeita EGR-venttiilin toimilaitteelle. Siten moottorinohjausjärjestelmä määrää siitä, kuinka auki EGR-venttiili on, ja viime kädessä tästä määrätään moottorinohjausjärjestelmään asennetun tietokoneohjelman (eli käsiteltävässä asiassa riidanalaisen tietokoneohjelman) lähdekoodin avulla.¹²

24. Käsiteltävässä asiassa conseil régional d'Île-de-France:n (Île-de-France'n aluevaltuusto, Ranska) liikenteestä vastaava varapuheenjohtaja ilmoitti 28.9.2015 parquet de Paris'lle (Pariisin syyttäväviranomainen, Ranska) mediassa julkaistujen tietojen perusteella yhtiön X EGR-venttiiliin ja riidanalaiseen tietokoneohjelmaan, joka oli asennettu osaan yhtiön X ajoneuvoista, liittyvästä toiminnasta.

25. Parquet de Paris katsoi 2.10.2015, että kyseessä oli törkeä harhaanjohtava menettely, ja pyysi Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique'ia (Ympäristö- ja kansanterveysvahinkojen torjunnan keskusvirasto, jäljempänä OCLAESp) suorittamaan tutkimuksen siitä, missä olosuhteissa kyseiset ajoneuvot saatettiin myyntiin Ranskan markkinoille.

26. Samaan aikaan ministère de l'Écologie (ympäristöministeri, Ranska) pyysi Service national des enquêtes de la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudesia (Ranskan kilpailu- kuluttaja- ja petostentorjuntavirasto DGCCRF:n kansallinen tutkimusyksikkö, jäljempänä SNE) suorittamaan tutkimuksia sen selvittämiseksi, oliko riidanalaisista tietokoneohjelmaa asennettu Ranskan alueella kaupan pidettyihin ajoneuvoihin.

¹² Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien toteaa, että yhtiö X on "salassapitosiivhiin vedoten" kieltäytynyt luovuttamasta kyseistä lähdekoodia tutkijoille.

27. SNE laati raportin, jonka liitteenä oli UTAC:n (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle) tekemien testien ja kokeiden tulokset; UTAC on ainoa laboratorio Ranskassa, jolla on oikeus hyväksyä ajoneuvot tyyppihyväksyntätestien perusteella. Testien ja kokeiden tarkoituksena oli osoittaa mahdollinen vilppi. Niistä ilmenee, että osan yhtiön X ajoneuvojen osalta NOx-päästöt moninkertaistuivat, joskus jopa 3,6-kertaisesti, suhteessa ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaiheessa saatuihin teoreettisiin arvoihin.

28. IFPEN:in (Institut français du pétrole énergies nouvelles) kolmea ajoneuvoa koskeneiden täydentävien testien avulla voitiin myös todeta, että NOx-päästöt olivat erityisesti matalampia tilanteessa, jonka ajoneuvot tunnistivat tyyppihyväksyntäsyklikeksi,¹³ koska tällöin EGR-venttiili oli huomattavasti enemmän auki.

29. Parquet de Paris suoritti lokakuussa 2015 etsinnän yhtiön X ranskalaisen tytäryhtiön toimitiloihin selvittääkseen, oliko objektiivisten seikkojen perusteella katsottava, että kyseinen tytäryhtiö oli tietoinen riidanalaisen tietokoneohjelman olemassaolosta.

30. Kyseisen tytäryhtiön toimitusjohtajaa kuultiin tammikuussa 2016 vapaamuotoisessa kuulustelussa. Toimitusjohtaja kertoi, että hän oli saanut tiedon riidanalaisen tietokoneohjelman olemassaolosta tiedotusvälineistä eikä hän ymmärtänyt, miten se toimi. Tässä yhteydessä kyseisen tytäryhtiön toimitusjohtaja totesi kuitenkin, että riidanalainen tietokoneohjelma oli asennettu tiettyihin dieselmootoreihin, joita oli Ranskassa yhteensä (noin) 950 000:ssa ajoneuvossa, jotka vedettäisiin takaisin tietokoneohjelman päivittämiseksi. Toimitusjohtaja lisäsi, että hän ei pidä kyseistä ohjelmaa vilpillisenä, koska sen tarkoituksena oli hänen mukaansa "NOx-päästöjen optimointi pienemmiksi".

31. Tutkimus johti ennakkoratkaisua pyytäneen tuomarin ja kahden muun tutkintatuomarin vastuulle annetun tuomioistuimessa suoritettavan esitutkinnan aloittamiseen 19.2.2016. Rikosoikeudellisen menettelyn aloittamista koskevassa hakemuksessa todetaan, että rikosepäily koskee sitä, että yhtiö X on muun muassa kuluttajansuojalain L.213-1 ja L.213-2 §:n vastaisesti "1.9.2009 alkaen – millä tahansa keinoin, mahdollisesti myös kolmannen henkilön välityksellä, ja riippumatta siitä, onko yhtiö X sopimusosapuoli vai ei, johtanut harhaan henkilöitä, jotka ovat hankkineet – dieselmootorilla varustetun ajoneuvon, ajoneuvojen keskeisistä ominaisuuksista ja suoritetuista tarkastuksista olosuhteissa, joissa menettely on johtanut siihen, että kyseisten tavaroiden käyttö on vaarallista ihmisten tai eläinten terveydelle".

32. Tässä rikosoikeudellisen menettelyn vaiheessa yhtiö X on avustajaan oikeutettu todistaja (témoin assisté). Tutkintatuomarien kuultavaksi 28.3.2017 kutsuttuna yhtiö X kieltäytyi muodollisesti vastaamasta tutkintatuomarien sille esittämiin kysymyksiin. Yhtiö X kieltäytyi myös toimittamasta tutkintatuomarien käytettäväksi heidän pyytämiään esitutkintatietoja (jotka koskivat erityisesti yhtiön X käyttämien moottorien kalibrointimetroja).

33. Lisäksi yli 1 200 henkilöä on esittänyt asianomistajan yksityisoikeudellisen vaatimuksen tässä esitutkinnassa sen jälkeen, kun esitutkinta aloitettiin.

34. Esitutkinnassa asiantuntijaa pyydettiin analysoimaan hallintoviranomaisen (toisin sanoen UTAC:n ja IFPEN:in) suorittamien testien tuloksia ja suorittamaan tarvittaessa muita teknisiä analyyseja riidanalaisen tietokoneohjelman mekanismin kuvailemiseksi ja sen selvittämiseksi, miten ohjelma vaikuttaa sillä varustettujen ajoneuvojen NOx-päästöjen kasvuun.

¹³ Tarkemmin tästä ks. tämän ratkaisuehdotuksen 36 kohta.

35. Asiantuntija totesi 26.4.2017 toimitetussa lausunnossaan (jäljempänä asiantuntijalausunto), että voimassa olevan sääntelyn mukaan päästöjenrajoitusjärjestelmien on oltava päällä ajoneuvon tavanomaisen toiminnan aikana. Tutkimuksissa ilmeni, että tutkituissa ajoneuvoissa EGR-venttiiliä ei ohjattu tavanomaisissa ajo-olosuhteissa vastaavalla tavalla kuin tyyppihyväksyntää vastaavassa moodissa. Tavanomaisessa toimintamoodissa ajoneuvojen päästöt eivät, kuten UTAC:n tekemät testit osoittivat, voineet pysyä säädetyissä päästörajoissa. Ilman tällaista tyyppihyväksyntäsyklin tunnistamista ja kyseistä muutosta EGR-venttiilin toiminnassa kyseisten ajoneuvojen päästöt eivät olisi voineet olla kyseisten raja-arvojen mukaisia tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Päästöjä vähentämisen järjestelmä oli siis vähemmän tehokas aidossa ajotilanteessa.

36. Näin ollen asiantuntija päätteli, että oli laite, jonka avulla tunnistettiin, että meneillään oli tyyppihyväksyntäsykli, ja jonka avulla pakokaasujen takaisinkierätyksjärjestelmän (jäljempänä ”EGR-järjestelmä”) toimintaa muutettiin tyyppihyväksynnän saamiseksi. Kyseisen laitteen olemassaolosta seuraa, että ajoneuvojen NOx-päästöt ovat suurempia tavanomaisessa ajotilanteessa. Asiantuntija totesi lisäksi, että jos EGR-venttiili olisi toiminut aidossa liikenteessä samoin kuin tyyppihyväksyntätestien aikana, ajoneuvot olisivat tuottaneet erityisesti kaupunkiajossa merkittävästi (*noin 50 %*) vähemmän typen oksideja, mutta vastaavasti todennäköisesti vähän (*noin 5 %*) enemmän hiilimonoksidia, palamattomia hiilivetyjä ja hiilidioksidia.¹⁴ Kyseisten ajoneuvojen teho olisi todennäköisesti kärsinyt marginaalisesti. Ajoneuvoja olisi pitänyt huoltaa useammin ja kalliimmin muun muassa moottoriin kertyneen lian johdosta.

37. Lisäksi asiantuntija totesi, että EGR-järjestelmä on pilaantumista rajoittava laite, koska se on asennettu moottoreihin ainoastaan NOx-päästöjen vähentämistarkoituksessa, että sen pitäminen vähemmän auki heikentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ja ilmenee suurempina NOx-päästöinä ja että käytännössä on todettu, että EGR-venttiili on tällä tavalla vähemmän auki ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Toisaalta EGR-venttiilin pitäminen vähemmän auki merkitsee käytännössä, että moottorin kiihdytyskapasiteetti ja potentiaalinen suoritusteho ovat suurempia. Siitä seuraa myös, että imuilmaputket, venttiilit ja palotila likaantuvat vähemmän, mikä pidentää moottorin elinikää ja tekee siitä luotettavamman.

38. Näiden teknisten seikkojen perusteella ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että harhaanjohtavan menettelyn oikeudellinen mekanismi – jos sen katsotaan täyttyvän – olisi tässä tapauksessa kyseisten ajoneuvojen hankkijoiden harhaan johtamista ajoneuvojen keskeisistä ominaisuuksista, eli siitä, etteivät ajoneuvot olleet asetuksen N:o 715/2007 edellytysten mukaisia, koska ajoneuvoissa on asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu estolaite, joka muodostuu EGR-venttiiliä ohjaavan moottorinohjausjärjestelmän ohjelmoinnista siten, että se tunnistaa tyyppihyväksyntäsyklin, jotta NOx-päästöjenrajoitusjärjestelmä toimisi tehokkaammin syklin aikana muttei ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

39. Harhaanjohtavaan menettelyyn liittyisi se raskauttava seikka, että menettely on johtanut siihen, että ajoneuvojen käyttö on vaarallista ihmisten ja eläinten terveydelle, koska Centre international de recherche sur le cancer (kansainvälinen syöpätutkimuskeskus, CIRC) on vuonna 2012 luokitellut dieselmoottorien pakokaasut syöpää aiheuttaviksi aineiksi.

40. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin muistuttaa, että laitteet, joilla vaikutetaan päästöjenrajoitusjärjestelmien toimintaan, voivat olla erilaisia. Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklassa säädetty estolaitteen määritelmä sisältää useita käsitteitä, joita unionin tuomioistuin ei vielä ole tulkinut.

¹⁴ Ks. asiantuntijalausunnon s. 76.

41. Koska tässä asiassa kyseessä olevan kaltainen luokittelu harhaanjohtavaksi menettelyksi perustuu siihen, että katsotaan, että kyse on estolaitteesta, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tarvitsevasa selvennystä edellä mainittujen säännösten merkityksestä voidakseen antaa ratkaisun siitä, onko yhtiötä X mahdollisesti syytä epäillä rikoksesta, ja siitä, siirretäänkö asia esitutkinnan lopuksi rikosasian pääkäsittelyyn tuomioistuimessa.

42. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella vice-président chargé de l'instruction du tribunal de grande instance de Paris on päättänyt esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitteen tulkinta

- a) Mitä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, jossa määritellään estolaite (defeat device), tarkoitettu rakenteeseen kuuluvan laitteen käsite kattaa?
- b) Voidaanko ohjelmaa, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai joka yleisemmin vaikuttaa moottorinohjausjärjestelmään, pitää kyseisessä artiklassa tarkoitettuna rakenteeseen kuuluvana laitteena?

2) Päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen tulkinta

- a) Mitä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa, jossa määritellään estolaite (defeat device), tarkoitettu päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite kattaa?
- b) Kattaako mainittu päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite ainoastaan sellaiset teknologiat ja strategiat, joiden tarkoituksena on käsitellä ja vähentää päästöjä (erityisesti NO_x-päästöjä) niiden jo muodostuttua, vai kuuluvatko sen piiriin myös sellaiset eri teknologiat ja strategiat, joiden avulla päästöjen muodostumista voidaan rajoittaa alun perinkin, kuten esimerkiksi EGR-teknologia?

3) Estolaitteen (defeat device) käsitteen tulkinta

- a) Onko laite, joka havainnoi jotakin asetuksessa N:o 715/2007 säädettyihin tyyppihyväksyntämenettelyihin liittyvää parametriä aktivoitakseen jonkin päästöjenrajoitusjärjestelmän osan toiminnan tai nostaakseen sen toimintatasoa tyyppihyväksyntämenettelyiden aikana, jotta ajoneuvo tyyppihyväksytään, asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaite?
- b) Jos tähän kysymykseen vastataan myöntävästi: onko tällainen estolaite kielletty asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan nojalla?
- c) Voidaanko [kolmannen kysymyksen a kohdassa] kuvaillun kaltaista laitetta pitää 'estolaitteena', jos päästöjenrajoitusjärjestelmä aktivoituu korkeammalle toimintatasolle paitsi tyyppihyväksyntämenettelyiden aikana myös satunnaisesti silloin, kun ne tarkat edellytykset, jotka tunnistetaan päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintatason nostamiseksi tyyppihyväksyntämenettelyissä, täyttyvät aidossa liikenteessä?

4) 5 artiklassa säädettyjen poikkeuksien tulkinta

- a) Mitä asetuksen N:o 715/2007 II luvun 5 artiklan 2 kohdassa säädetty kolme poikkeusta kattavat?
- b) Voidaanko sellaisen estolaitteen kieltoa, joka aktivoi jonkin päästöjenrajoitusjärjestelmän osan toiminnan tai nostaa sen toimintatasoa nimenomaisesti tyyppihyväksyntämenettelyjen aikana, jättää soveltamatta jollain niistä kolmesta perusteesta, jotka on lueteltu 5 artiklan 2 kohdassa?

- c) Onko moottorin vanhentumisen tai likaantumisen hidastaminen sillä tavalla tarpeen 'moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta' tai 'ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi', että estolaitteen asentaminen on 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla tavalla perusteltua?"

43. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Ranskan ja Italian hallitukset, osa pääasian asianosaisista (yhtiö X ja asianomistajat A ym.) sekä Euroopan komissio.

44. Edellä mainitut hallitukset, osa pääasian asianosaisista (yhtiö X ja asianomistajat A ym., B, AGLP ym. ja C ym.) ja komissio esittivät myös suullisia huomautuksia 7.11.2019 pidetyssä istunnossa.

Asian tarkastelu

Alustavat huomautukset

45. Minusta on aluksi syytä esittää yksityiskohtaisempi yhteenveto moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää unionin alueella koskevasta sääntelystä.

46. Unionin oikeudessa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä säädetään yksityiskohtaisesti säädöksissä, joiden oikeusperustan muodostavat sisämarkkinoiden perustamista ja toimintaa koskevat määräykset (nykyään SEUT 114 artikla).

47. Direktiivissä 2007/46 säädetään yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat hallinnolliset säännökset ja tekniset vaatimukset, jotka koskevat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien (kevyiden ja raskaiden) moottoriajoneuvojen hyväksyntää.

48. Autoalalla kussakin puitesäädöksessä vahvistetaan siten ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettava menettely ja sen oikeudelliset vaikutukset. Tyyppihyväksyntään sovellettavista aineellisista edellytyksistä säädetään puolestaan erikseen.

49. Tyyppihyväksyntä toimii seuraavasti: valmistaja toimittaa toimivaltaisille viranomaisille ajoneuvon prototyypin osoittaakseen, että ajoneuvo täyttää kaikki direktiivin 2007/46 liitteessä IV tarkoitetuissa säädöksissä vahvistetut aineelliset edellytykset. Kun toimivaltainen hallintoviranomainen antaa tyyppihyväksynnän, valmistaja aloittaa kyseisen tyyppisen ajoneuvon tuotannon. Ajoneuvo, joka on tuotettu hyväksyttyä tyyppiä vastaavasti, voidaan saattaa markkinoille eikä sen osalta edellytetä lisätiestien suorittamista.

50. Tässä yhteydessä päästöjä koskevat yhdenmukaistetut tekniset vaatimukset vahvistetaan asetuksen N:o 715/2007 5 artiklassa. Viimeksi mainitussa artiklassa säädetään, että valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ajoneuvo on *tavanomaisessa käytössä* kyseisen asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden vaatimusten mukainen.

51. Mainitun asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädetään lisäksi, että "estolaitteiden" (jotka määritellään saman asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa) käyttö on kielletty, ellei kyse ole jostakin artiklassa tyhjentävästi säädetystä poikkeuksesta.

52. Näin ollen asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan mukaisesti ajoneuvot on suunniteltava paitsi siten, että niiden päästöt pysyvät *tavanomaisessa käytössä* kyseisessä asetuksessa säädetyissä rajoissa, myös siten, ettei niiden päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta voida vähentää "sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana".¹⁵

¹⁵ Viittaan tässä kohtaa asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan sanamuodon loppuun.

53. Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan soveltamiseksi komissio on säätänyt asetuksessa N:o 692/2008 erityisistä laboratoriotestimenettelyistä, joiden avulla valmistajat voivat osoittaa tyyppihyväksynnän saadakseen, että uuden ajoneuvotyyppin päästöt ovat päästöille säädettyjen raja-arvojen mukaisia.

54. Käsiteltävässä asiassa testimenettelyyn sisältyneet päästöjen mittaukset perustuivat ainoaan ajosykliin, jota sovellettiin kyseisenä aikana, eli NEDC:hen (sellaisena kuin se on edellä määritelty).¹⁶ NEDC:ssä on kyse standardisoiduista testeistä, jotka toteutetaan laboratoriossa eikä aidoissa ajo-olosuhteissa – mistä syystä ne ovat haavoittuvaisempia ajosyklien tunnistamis- ja kiertostrategioille.

Ennakkoratkaisukysymysten tutkittavaksi ottaminen

55. Ennen kuin unionin tuomioistuimen arvioitavaksi saatettuja kysymyksiä tarkastellaan aineellisesti, on selvitetävä, että ne täyttävät tutkittavaksi ottamisen edellytykset.

56. Tietyt pääasian asianosaiset (A ym.) ovat väittäneet huomautuksissaan, että estolaitteeksi luokittelulla on merkitystä vain ajoneuvojen tyyppihyväksynnän sääntöjenmukaisuuden näkökulmasta. Näiden asianosaisten mukaan se, osoitetaanko estolaitteen määritelmän täyttymistä vai ei, ei vaikuta siihen, onko kyse menettelystä, jossa ajoneuvojen ostajia on johdettu harhaan ajoneuvojen ”keskeisistä ominaisuuksista” ja suoritetuista tarkastuksista. Kyseisten asianosaisten mukaan kuluttajansuojalaissa nimittäin kielletään harhaanjohtava menettely ”millä tahansa keinoin tai tavoin”, jolloin sillä, onko kyse asetuksen N:o 715/2007 säännösten rikkomisesta (vai ei), ei ole merkitystä. Näin ollen ennakkoratkaisukysymyksillä ei ole merkitystä pääasiassa annettavan ratkaisun kannalta.¹⁷

57. Yhtiö X väittää myös, että ennakkoratkaisukysymyksillä ei ole merkitystä pääasiassa annettavan ratkaisun kannalta. Yhtiön X mukaan pääasiassa (sellaisena kuin se on esitetty ennakkoratkaisupyyntöissä) on kyse sen ratkaisemisesta, voidaanko yhtiötä X syyttää harhaanjohtavasta menettelystä ja voidaanko asia tällä perusteella siirtää rikosasian pääkäsitteeseen. Yhtiö X vetoaa siihen, että Ranskan rikosoikeudessa harhaanjohtavan menettelyn (tromperie) rikoksen tunnusmerkistöön sisältyy sekä aineellinen että tahallisuuteen liittyvä osatekijä eikä tahallisuuteen liittyvä osatekijä välttämättä täyty käsiteltävässä asiassa. Yhtiö X väittää, että riippumatta vastauksesta, jonka unionin tuomioistuin mahdollisesti antaisi ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin, yhtiötä X ei missään tapauksessa voitaisi syyttää rikoksesta (eikä asiaa a fortiori voitaisi siirtää rikosasian pääkäsitteeseen tuomioistuimeen).

58. Yhtiö X vetoaa lisäksi rikosoikeudelliseen laillisuusperiaatteeseen ja väittää, että kun ei ole olemassa tekstiä, jossa nimenomaisesti säädetään käsiteltävässä asiassa esitutinnan kohteena oleva menettely rikokseksi, sitä ei voida tuomita harhaanjohtavasta menettelystä.

59. Lisäksi yhtiö X väittää, että tässä vaiheessa ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa ei ole vireillä *minkäänlaista* oikeudenkäyntiä, johon esitetyt kysymykset liittyisivät, koska yhtiö X ei vielä ole suullisesti tai kirjallisesti ottanut kantaa¹⁸ kyseisiin kysymyksiin ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa. Yhtiön X mukaan ennakkoratkaisukysymyksillä pyydetään pelkästään unionin oikeussääntöjä koskevaa neuvoa-antavaa lausuntoa eivätkä ne liity mihinkään oikeudenkäyntiin. Tältä

16 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 19 kohta. Sittenkin laboratoriotestejä on modernisoitu ja täydennetty toisella testimenettelyllä, jossa mitataan todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä (englanniksi ”*real driving emissions*” tai ”RDE”).

17 Istunnossa asianosaisten A ym. asianajaja vaikutti kuitenkin perääntyvän tästä väitteestä, sillä hän totesi, ettei hän tarkoittanut väittää, että ennakkoratkaisukysymykset on jätettävä tutkimatta, ja että estolaitteeksi luokittelu tukisi menettelytavan katsomista rikokseksi, vaikka luokittelu ei sinänsä ole välttämätön kyseisen rikoksen osoittamiseksi.

18 Tältä osin yhtiö X kiistää, että voitaisiin vedota Freshfields Bruckhaus Deringer -asianajotoimiston sen pyynnöstä joulukuussa 2015 laatimaan oikeudelliseen muistioon – kyseinen muistio on toimitettu esitutinnan suorittajille ennen esitutinnan muodollista vireille tuloa tuomioistuimessa ja siinä pyritään osoittamaan, miten EGR-järjestelmää ei voida pitää estolaitteena.

osin kysymykset ovat täysin hypoteettisia. Näin on erityisesti neljännen ennakkoratkaisukysymyksen osalta, joka koskee asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädettyjä poikkeuksia, joihin yhtiö X ei ole tähän mennessä kertaakaan vedonnut ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevassa menettelyssä.

60. Yhtiön X mukaan ennakkoratkaisukysymyksistä ei myöskään ole keskusteltu kontradiktorisessa menettelyssä ennen niiden esittämistä unionin tuomioistuimelle, mikä on hyvän oikeudenkäytön periaatteen vastaista.

61. Yhtiö X väitti istunnossa myös, että ennakkoratkaisukysymykset on esitetty ”ennenaikaisesti”, koska tähän mennessä tehtyjen analyysien (jotka ilmenevät muun muassa asiantuntijalausunnosta) perusteella ei ole mahdollista määrittää oikeudenkäynnin tosiseikkoja riittävän täsmällisesti.

62. Mielestäni asianosaisten A ym. ja yhtiön X esittämät väitteet on hylättävä kokonaisuudessaan.

63. Aluksi on huomautettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklassa käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämällä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos siis esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimella on lähtökohtaisesti velvollisuus vastata niihin.¹⁹

64. Sivuhuomautuksena muistutan lisäksi, vaikka pääasian asianosaiset eivät ole tuoneet tätä kysymystä esiin, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ”rikosasian esitutkintatuomari tai tuomari, joka johtaa rikosasian tutkintaa, on [SEUT 267] artiklassa tarkoitettu tuomioistuin, jonka tehtävänä on ratkaista itsenäisesti ja lain perusteella asiat, joiden ratkaisemiseen se on lain mukaan toimivaltainen, menettelyssä, jonka tarkoituksena on tuottaa lainkäyttöpäätös”.²⁰

65. Tästä seuraa, että unionin oikeutta koskevilla kysymyksillä oletetaan olevan merkitystä asian ratkaisemisen kannalta. Unionin tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen vain, jos on *ilmeistä*, että unionin oikeuden tulkitsemisella, jota kansallinen tuomioistuin on pyytänyt, ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin.²¹

66. Käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyyntöistä ilmenee selvästi, että riidanalaisen tietokoneohjelman (jonka perusteella määräytyy EGR-venttiilin aukinaisuusaste ja näin ollen lopullisten NOx-päästöjen määrä) luokittelu ”estolaitteeksi” asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan ja 5 artiklan 2 kohdan nojalla voi vaikuttaa Ranskan rikosoikeudessa tarkoitettun rikoksen (eli kuluttajansuojalain L.213-1 ja L.213-2 §:ssä tarkoitettun törkeän harhaanjohtavan menettelyn) toteamiseen. Asianosaisten A ym. ja yhtiön X väitteet esitettyjen kysymysten merkityksettömyydestä on näin ollen hylättävä, koska esitetyillä kysymyksillä on ilmeinen yhteys pääasian kohteeseen.

19 Ks. tuomio 4.12.2018, Minister for Justice and Equality ja Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

20 Määräys 15.1.2004, Saetti ja Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

21 Ks. tuomio 4.12.2018, Minister for Justice and Equality ja Commissioner of An Garda Síochána (C-378/17, EU:C:2018:979, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

67. Vaikka asetuksen N:o 715/2007 säännösten tulkinta voi vaikuttaa rikoksen toteamiseen, yhtiön X esittämät Ranskan rikosoikeutta koskevat väitteet (erityisesti väitteet, jotka koskevat aineellisen osatekijän ja/tai tahallisuuteen liittyvän osatekijän olemassaoloa) eivät kuitenkaan voi menestyä. Niillä ei ole merkitystä arvioitaessa sitä, täyttävätkö ennakkoratkaisukysymykset tutkittavaksi ottamisen edellytykset (unionin oikeuden näkökulmasta), ja ne koskevat kysymyksiä, jotka kuuluvat ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen yksinomaiseen toimivaltaan.²²

68. Rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta koskevilla väitteillä ei myöskään ole merkitystä, koska edellä mainitussa asetuksessa säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä eikä sillä sellaisenaan oteta käyttöön rikosoikeudellisia sääntöjä.

69. Myös yhtiön X ennakkoratkaisukysymysten hypoteettisuutta koskevat väitteet ovat mielestäni hyvin kyseenalaisia.

70. Se, että yhtiön X menettelyllisenä strategiana ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa on jättää vastaamatta tutkijoiden kysymyksiin, kieltäytyä toimittamasta riidanalaisen tietokoneohjelman lähdekoodia ja kieltää sen vilpillinen luonne, ei ole peruste katsoa, että asiaan ei liity oikeusriitaa: olen päinvastoin taipuvainen katsomaan, että tämä strategia on osoitus todellisesta erimielisyydestä, jolla on perustavanlaatuista merkitystä ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevan rikosoikeudellisen menettelyn lopputuloksen kannalta.

71. Erityisesti neljännen ennakkoratkaisukysymyksen osalta (joka koskee mainitun asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun estolaitteiden kiellon poikkeusten tulkintaa) yhtiö X on väittänyt, ettei se ole vedonnut kyseisiin poikkeuksiin ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, joten mainittu kysymys on hypoteettinen. Kun unionin tuomioistuin kysyi tästä asiasta, yhtiö X myönsi kuitenkin hyvin selvästi, ettei se pidä mahdollisena sitä, että se vetoaisi kyseisiin poikkeuksiin myöhemmin ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa vireillä olevassa oikeudenkäynnissä. Mielestäni tämä yhtiön X myöntämä seikka on myös osoitus siitä, että ennakkoratkaisukysymyksillä ei ”pyydetä pelkästään neuvoa-antavaa lausuntoa” täysin hypoteettisista kysymyksistä.

72. Siitä, että ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa ei ole käyty kontradiktorista näkemystenvaihtoa, totean pelkästään, että SEUT 267 artiklassa ei edellytetä, että menettely, jonka yhteydessä kansallinen tuomioistuin esittää ennakkoratkaisukysymyksen, olisi kontradiktorinen.²³ Näin ollen myös yhtiön X tätä koskeva väite on hylättävä.

73. Käsiteltävässä asiassa esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten väitetystä ennenaikaisuudesta huomautan vielä, että ainoastaan ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin päättää siitä, milloin se esittää kysymyksiä unionin tuomioistuimelle.²⁴ Totean lisäksi, että yhtiön X tätä seikkaa koskevat väitteet eivät mielestäni ole vakuuttavia. Pääasian taustalla olevat tosiseikat paljastuivat vuonna 2015, ja niistä on suoritettu useita teknisiä analyyseja (joita on puolestaan arvioitu yksityiskohtaisesti, ja tämän arvioinnin lopputulokset on esitetty asiantuntijalausunnossa). Tältä osin on mielestäni vaikea väittää (kuten yhtiö X istunnossa väitti), että ”asian täsmällisiä tosiseikkoja ei ole selvitetty vielä tässä vaiheessa”. Päinvastoin katson, että unionin tuomioistuimella on tiedossaan tarvittavat tosiseikat ja oikeudelliset seikat, jotta se voi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin.

74. Edellä esitetyn perusteella katson siis, että ennakkoratkaisukysymykset on otettava tutkittavaksi.

²² Ks. tuomio 13.11.2018, Čepelník (C-33/17, EU:C:2018:896, 24 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²³ Ks. tuomio 25.6.2009, Roda Golf & Beach Resort (C-14/08, EU:C:2009:395, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²⁴ Muutenkin vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että rikosasia on esitutkintavaiheessa, ei ole esteenä sille, että tuomioistuin, jossa asia on vireillä, esittää ennakkoratkaisukysymyksiä unionin tuomioistuimelle: ks. määräys 15.1.2004, Saetti ja Frediani (C-235/02, EU:C:2004:26, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Laajempaa analyysinä ks. myös Von Bardeleben, E., Donnat, F. ja Siritzky, D., *La Cour de justice de l'Union européenne et le droit du contentieux européen*, La Documentation française, Pariisi, 2012, s. 179 ja 180.

Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

75. Ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään (jossa on kaksi alakohtaa, joita on tarkasteltava yhdessä) ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustele lähinnä, voidaanko ohjelmaa, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai joka yleisemmin vaikuttaa moottorinohjausjärjestelmään, pitää asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna ”rakenteeseen kuuluvana laitteena”.

76. Tähän kysymykseen on mielestäni vastattava myöntävästi.

77. Mainitun asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettulla estolaitteen käsitteellä tarkoitetaan *mitä tahansa* rakenteeseen kuuluvaa laitetta, ”joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä 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”.

78. Kuten Ranskan hallitus on perustellusti todennut, tällaisesta määritelmästä seuraa, että rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitteellä on laaja ulottuvuus. Rakenteeseen kuuluva laite voi yhtä hyvin olla mekaanisista osista koostuva laite kuin tietokoneohjelma, joka ohjaa mekaanisten osien aktivointia, kunhan se vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta. Tämä on myös yhtiön X kirjallisissa huomautuksissaan puoltama kanta.

79. Totean täsmällisesti, että kyse on oltava laitteesta, joka *on tullut ajoneuvon valmistajalta*. Kun on kyse ajoneuvon sisäisestä tietokoneohjelmasta, merkitystä ei ole sillä, onko se asennettu ennen ajoneuvon myyntiä vai ladattu myöhemmin (valmistajan edellyttämän tai suositteleman) päivityksen yhteydessä: sen sijaan kyse ei voi olla *ainoastaan ajoneuvon omistajan tai käyttäjän* asentamasta laitteesta, jolla ei ole yhteyttä valmistajaan.

80. Ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on siten vastattava seuraavasti: asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että ohjelmaa, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai joka yleisemmin vaikuttaa moottorinohjausjärjestelmään, voidaan pitää kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna rakenteeseen kuuluvana laitteena, kun se on erottamaton osa moottorinohjausjärjestelmää.

Toinen ennakkoratkaisukysymys

81. Toisella ennakkoratkaisukysymyksellään (jossa on kaksi alakohtaa, joita tarkastelen yhdessä) ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustele lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite kattaa ainoastaan sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla päästöjä vähennetään jälkikäteen (niiden jo muodostuttua), vai kuuluvatko sen piiriin päinvastoin myös sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla päästöjä rajoitetaan alun perinkin (niiden muodostuessa), kuten esimerkiksi EGR-järjestelmä.

82. Menetelmät, joiden avulla valmistajat voivat optimoida ajoneuvojensa suorituskykyä päästöjen kannalta, jakautuvat nimittäin kahteen pääkategoriaan: yhtäältä (EGR-järjestelmän kaltaisiin) ns. moottorinsisäisiin strategioihin, joissa pilaantumista aiheuttavien kaasujen muodostumista minimoidaan itse moottorissa, ja toisaalta ns. jälkikäsitteilystrategioihin, joissa päästöjä käsitellään niiden jo muodostuttua (näin toimii esimerkiksi NOx-loukku, joka on katalyyttinen pakokaasun jälkikäsitteilyjärjestelmä).

83. Yhtiö X puoltaa hyvin suppeaa tulkintaa päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteestä. Sen mukaan käsite voi kattaa ainoastaan *pakojärjestelmässä sijaitsevat* päästöihin liittyvät osat eikä moottorinsisäisiä strategioita. Tämä tulkinta perustuu (lähinnä) asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 18 alakohtaan, jonka mukaan ”päästöjenrajoitusjärjestelmällä” tarkoitetaan OBD-järjestelmän yhteydessä ”moottorin toiminnan sähköistä ohjainta sekä kaikkia [*pakokaasu*]päästöihin vaikuttavia laitteita, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta”.²⁵

84. En yhdy yhtiön X näkemykseen.

85. Heti aluksi totean, että asetuksessa N:o 715/2007 ei määritellä päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitettä.

86. Käsitteen merkityksen selventämiseksi on sovellettava unionin tuomioistuimen vahvistamia tulkintaperusteita. Muistutan, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tulkittamisessa ”on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös on”.²⁶

Sanamuodon mukainen tulkinta

87. Sanamuotonsa mukaan ”päästöjenrajoitusjärjestelmä” on ajoneuvon osa, jonka tarkoituksena on rajoittaa ajoneuvon käytöstä aiheutuvia päästöjä.

88. Tältä osin totean, että EGR-järjestelmä voi siis a priori kuulua mainitun käsitteen soveltamisalaan, koska sen tarkoituksena on vähentää lopullisia NOx-päästöjä. Ennakkoratkaisupyyntöön liitetystä asiantuntijalausunnossa todetaan selvästi, että EGR-järjestelmä ”on asennettu moottoreihin *ainoastaan NOx-päästöjen vähentämistarkoituksessa*” ja että ”EGR-järjestelmän kautta kulkevat kaasut vapautetaan *lopulta* ilmakehään”.²⁷ Kyse on siis ”NOx-päästöjen rajoituslaitteesta”.²⁸

89. Tämä on myös kanta, jota komissio on puoltanut kirjallisissa huomautuksissaan, joissa se toteaa (mielestäni perustellusti), että on ilmeistä, että EGR-järjestelmä on osa päästöjenrajoitusjärjestelmää, koska sen avulla voidaan rajoittaa kyseisten päästöjen määrää ennalta vahvistettujen parametrien mukaisesti ohjaamalla enemmän tai vähemmän merkittävä määrä pakokaasuja takaisin moottorin imusarjaan.²⁹

90. Ranskan ja Italian hallitukset sekä kirjallisia tai suullisia huomautuksia esittäneet asianomistajat ovat päätyneet samankaltaiseen tulkintaan.

91. Toisin kuin yhtiö X, en pidä tällaista tulkintaa päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen sisällöstä liian laajana tai katso, että se voisi kattaa minkä tahansa ajoneuvon osan, joka jotenkin vaikuttaa ajoneuvosta aiheutuvien päästöjen määrään. Yhtiö X väitti istunnossa, että sähköinen ikkunoiden avaamisjärjestelmä tai ilmastointijärjestelmä vaikuttavat myös ajoneuvon päästöihin eikä niitä kuitenkaan voida pitää

²⁵ Kursivointi tässä.

²⁶ Ks. tuomio 7.2.2018, American Express (C-304/16, EU:C:2018:66, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²⁷ Tämä todetaan asiantuntijalausunnon sivulla 65 (kursivointi tässä). Täydellisyyden nimissä totean, että yhtiö X ei ole kiistänyt väitettä.

²⁸ Ks. asiantuntijalausunnon s. 66 (8.5 kohta).

²⁹ Tältä osin sillä, että sen lisäksi, että EGR-venttiilin aktivoiminen vähentää merkittävästi typen oksidien määrää, se voi kasvattaa *marginäälisti* muita päästöjä (hiilimonoksidi- tai hiukkaspäästöjä), ei ole merkitystä: viitataan tältä osin edellä tämän ratkaisuehdotuksen 36 kohdassa esitettyihin lukuihin.

”päästöjenrajoitusjärjestelmänä”. Mielestäni nämä esimerkit eivät ole relevantteja: yhtiön X mainitsemien mekanismien tarkoituksena ei ole vähentää NO_x-päästöjä, kun taas NO_x-päästöjen vähentäminen on nimenomaan EGR-järjestelmän *tarkoituksena*.³⁰ Mielestäni nimenomaan tämä tarkoitusero on peruste luokitella EGR-järjestelmä päästöjenrajoitusjärjestelmäksi.³¹

Asiayhteyteen perustuva tulkinta

92. Asiayhteyteen perustuvan tulkinnan näkökulmasta on ensinnäkin tarkasteltava muita asetuksen N:o 715/2007 säännöksiä sen selvittämiseksi, voidaanko vastausta täydentää hyödyllisesti niiden avulla.

93. Asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa valmistajille asetetaan *velvollisuus saavuttaa tavoite*: valmistajien on huolehdittava siitä, että toteutetuilla teknisillä toimenpiteillä *voidaan varmistaa*, että pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti. Asetuksen 3 artiklan 6 alakohdassa olevan määritelmän mukaan ”pakokaasupäästöillä” tarkoitetaan kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauksien päästöjä, eikä määritelmä sisällä muita tarkennuksia.

94. Näin ollen asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tai 3 artiklan 6 alakohdassa ei täsmennetä, missä ajoneuvon toiminnan vaiheessa (tai millä teknisellä tavalla) päästöjä on mukautettava tai vähennettävä.

95. Asetus N:o 715/2007 on teknisesti neutraali, koska siinä ei edellytetä jonkin tietyn teknisen ratkaisun käyttöä. Siinä vahvistetaan pelkästään päästöjen rajoittamista koskeva tavoite, joka on saavutettava, ja päästöt *mitataan pakoputken päästä*.

96. Yhtiön X tekemä erottelu moottorinsisäisten strategioiden ja pakokaasujen jälkikäsittelymenetelmien välillä ei siten ole perusteltavissa asetuksessa N:o 715/2007 säädetyllä. Muutenkaan kyseinen erottelu ei vaikuta käytännössä järkevältä. Vaikka yhtiö X on istunnossa väittänyt heppoisesti, että ”muut kuin moottorista peräisin olevat kaasut eivät ole päästöjä”, tosiasiaa on kuitenkin niin, kuten komissio on melko koruttomasti ja perustellusti todennut, että typen oksidit ovat typen oksideja: ne päästetään lopulta aina ilmakehään pakoputken kautta (riippumatta siitä, onko niiden muodostumista rajoitettu etukäteen moottorissa tai onko niitä käsitelty jälkikäteen pakojärjestelmässä).³²

97. Yhtiön X ehdottama turhan monimutkainen erottelu ennakollisten ja jälkikäteisten päästöjenrajoitusmenetelmien välillä ei ole myöskään perusteltavissa UN/ECE:n säännön nro 83 eikä varsinkaan sen 2.16 kohdan perusteella.³³ Se, että UN/ECE:n säännön nro 83 liitteen 11 lisäyksessä 1 olevassa 6.5.1.3 kohdassa viitataan kahteen jälkikäsittelymenetelmään päästöjenrajoitusjärjestelminä ei ipso facto merkitse, että kyseisen käsitteen soveltamisalaan ei voisi kuulua muita menetelmiä (kuten EGR-järjestelmä): Tältä osin on kyse vain erillisistä esimerkeistä eikä tyhjentävästä luettelosta.

98. Miten asia on asetuksen N:o 692/2008 osalta, johon yhtiö X on vedonnut sekä kirjallisissa huomautuksissaan että istunnossa?

30 Yhtiö X on myös väittänyt, että ennakoitavuuden nimissä käsitettä on tulkittava suppeasti, koska (käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan) menettelyn tarkoituksena on osoittaa tehty rikos. Kuten totesin edellä tämän ratkaisuehdotuksen 68 kohdassa, tällä seikalla ei ole merkitystä: asetuksessa N:o 715/2007 ei ole rikosoikeudellisia säännöksiä.

31 EGR-järjestelmä kuuluu mielestäni sekä (asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun) sellaisten osien laajempaan kategoriaan, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, että suppeampaan (asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun) päästöjenrajoitusjärjestelmien kategoriaan. Lisäksi EGR-järjestelmä on myös asetuksen 3 artiklan 11 alakohdassa tarkoitettu *pilaantumista rajoittava laite* eli ajoneuvon osa, joka valvoo ja/tai rajoittaa pakokaasupäästöjä (mikä selittää esimerkiksi sen, että EGR-järjestelmä mainitaan asetuksen N:o 692/2008 liitteessä I olevassa 3.3 kohdassa). Tarkastelemassani sääntelyssä ei ole mitään sellaista, jonka perusteella voitaisiin katsoa, että jokin tietty laite ei voisi kuulua yhtä aikaa useampaan kategoriaan (tässä tapauksessa ”osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään,” ”pilaantumista rajoittavat laitteet” ja ”päästöjenrajoitusjärjestelmät”).

32 Ks. myös tämän ratkaisuehdotuksen 88 kohta: EGR-järjestelmän kautta kulkevat kaasut vapautetaan (loppujen lopuksi) ilmakehään.

33 Totean lisäksi, että kyseisen asetuksen vuonna 2015 annetussa ranskankielisessä versiossa ilmaisu ”système de contrôle des émissions” on korvattu ilmaisulla ”système antipollution”. Tämä muutos, jota vastaavaa muutosta ei välttämättä ole tehty muissa kieliversioissa, puoltaa minusta myöskin käsitteen laajaa tulkintaa. Ks. myös tämän ratkaisuehdotuksen 4 alaviite.

99. Totean aluksi, että komission³⁴ antama asetus N:o 692/2008 on alemmantasoinen väline kuin asetus N:o 715/2007 (jonka ovat puolestaan antaneet Euroopan parlamentti ja neuvosto) ja ensin mainitulla asetuksella ei lähtökohtaisesti voida rajoittaa jälkimmäisen soveltamisalaa. Lisäksi asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 18 alakohtaa (johon yhtiö X on vedonnut) sovelletaan ”[ajoneuvon sisäisen valvonta]järjestelmän yhteydessä” eikä yleisesti.

100. Muutenkin yhtiön X omaksuma kanta näyttää perustuvan virheelliseen tulkintaan kyseisen 2 artiklan 18 alakohdan merkityksestä. Yhtiön X mukaan kyseinen säännös nimittäin perustuu oletamaan, että päästöjenrajoitusjärjestelmänä voidaan pitää ainoastaan ”päästöihin liittyviä” osia, jotka ”sijaitsevat *pakojärjestelmässä*” (*situé dans le système d’échappement*).³⁵ Mainittu säännös koskee kuitenkin kaikkia *pakojärjestelmän* (päästöihin liittyviä) osia, erityisesti asetuksen ranskankielisessä versiossa (*du système d’échappement*).³⁶ Kyseisen osan ei siis ole välttämättä sijaittava fyysisesti *pakojärjestelmässä*.

101. Komission tavoin olettaisin, että kyseinen virheellinen tulkinta perustuu asetuksen N:o 692/2008 englanninkieliseen versioon, jossa käytetään ilmaisua ”any emission-related component *in the exhaust – – system*”.³⁷ Tämä (asetuksen englanninkielisessä versiossa käytetty³⁸) ilmaisu ei vaikuta minusta asianmukaiselta, kun otetaan huomioon asetus N:o 715/2007, jonka englanninkielisessä versiossa käytetään järjestelmällisesti ilmaisua ”tailpipe emissions” (ranskankielisessä käännösversiona kyseinen ilmaisu on ”*émissions au tuyau arrière d’échappement*”³⁹). Asetuksen N:o 715/2007 taustalogiikka käy selvästi ilmi siinä käytetyistä ilmaisuista: päästöt *mitataan* aina pakojärjestelmän päästä, koska ne *vapautetaan* aina loppujen lopuksi ilmaan pakojärjestelmän kautta (ennen kuin ne pilaavat ilmaa). Järjestelmän, jolla voidaan rajoittaa päästöjen syntymistä, ei kuitenkaan välttämättä ole sijaittava *pakojärjestelmässä* suppeassa mielessä.

102. Lopuksi huomautan vielä, että asetuksen N:o 692/2008 liitteen XI lisäyksessä 2 EGR-järjestelmä mainitaan nimenomaisesti päästöjenrajoitusjärjestelmien luettelossa. Tämä seikka on vahvistus – sikäli kuin sille on tarvetta – sille, että yhtiön X puoltama tulkinta kyseisen asetuksen 2 artiklan 18 alakohdan merkityksestä on virheellinen.

Teleologinen tulkinta

103. Käsittelen seuraavaksi asetuksen N:o 715/2007 tavoitteita sekä sitä, miten ne vaikuttavat ilmaisun ”päästöjenrajoitusjärjestelmä” tulkintaan.

104. Mainitun asetuksen johdanto-osan ensimmäisestä ja viidennestä perustelukappaleesta ilmenee, että asetuksen tavoitteena on erityisesti varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso ja että unionin ilmanlaatua koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. Asetuksen johdanto-osan kuudennessa perustelukappaleessa todetaan, että ”erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien [NOx-]päästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi”.

105. Lisäksi asetuksen 4 artiklan mukaan asetuksen tavoitteena on varmistaa päästöjen *tehokas* rajoittaminen ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

34 Kyse on nimittäin asetuksesta, jonka komissio antoi tiettyjen asetuksen N:o 715/2007 säännösten (nimittäin sen 4, 5 ja 8 artiklan) soveltamista varten.

35 Viittaan yhtiön X esittämiin kirjallisiin huomautuksiin.

36 Totean, että näin on esimerkiksi myös asetuksen italian- (jossa käytetään ilmaisua ”*del sistema di scarico*”), espanjan- (”*del sistema de escape*”) ja puolankielisessä (sana ”układu” on genetiivissä eikä lokatiivissa) versiossa. Kursivointi tässä.

37 Kursivointi tässä.

38 Kyseinen ilmaisu toistuu myös asetuksen N:o 692/2008 saksankielisessä versiossa, jossa käytetään ilmaisua ”*im Abgas- oder Verdunstungssystem*”. Kursivointi tässä.

39 Asetuksen N:o 715/2007 saksankielisessä versiossa käytetään ilmaisua ”Auspuffemissionen”.

106. Kun otetaan huomioon unionin lainsäätäjän tahto, sellaisena kuin se ilmaistaan hyvin selvästi näissä säännöksissä, katson Ranskan hallituksen ja komission tavoin, että päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitettä on tulkittava laajasti. Jos kyseisen käsitteen soveltamisala rajattaisiin siten, että se kattaisi vain pakokaasujen jälkikäsitelymenetelmät (ja sen soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät EGR-järjestelmän kaltaiset moottorinsisäiset strategiat), asetus N:o 715/2007 menettäisi huomattavan osan tehokkaasta vaikutuksestaan. Tältä osin yhtiön X ehdottama erottelu ei ole perusteltu.

Päätelmä

107. Asetuksen N:o 715/2007 säännösten sanamuodon mukaisen, asiayhteyteen perustuvan mutta myös teleologisen tulkinnan perusteella katson, että toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on annettava seuraava vastaus: asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite kattaa sekä sellaiset teknologiat, strategiat ja mekaaniset tai tietotekniset osat, joilla voidaan rajoittaa päästöjen (mukaan lukien NO_x-päästöjen) muodostumista ennakolta – kuten on EGR-järjestelmän osalta – että sellaiset teknologiat, strategiat ja mekaaniset tai tietotekniset osat, joilla päästöjä voidaan käsitellä ja rajoittaa jälkikäteen eli niiden jo muodostuttua.

Kolmas ennakkoratkaisukysymys

108. Kolmas ennakkoratkaisukysymys jakautuu kolmeen alakohtaan: käsittelen kysymyksen b kohtaa tarkastellessani neljättä ennakkoratkaisukysymystä tämän ratkaisuehdotuksen seuraavassa jaksossa.

109. Kolmannen ennakkoratkaisukysymyksen a ja c kohta koskevat – lähinnä – sitä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava siten, että laitetta, joka havainnoi jotakin mainitussa asetuksessa säädettyihin tyyppihyväksyntämenettelyihin liittyvää parametriä kääntääkseen jonkin päästöjenrajoitusjärjestelmän osan päälle tai nostaakseen sen toimintatasoa tyyppihyväksyntämenettelyiden aikana, jotta ajoneuvo tyyppihyväksytään, on pidettävä mainitussa säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena myös siinä tapauksessa, että päästöjenrajoitusjärjestelmä voi aktivoitua korkeammalle toimintatasolle myös satunnaisesti, jos ne tarkat edellytykset, joiden täytyessä päästöjenrajoitusjärjestelmä aktivoituu tällä tavalla, täytyvät aidossa liikenteessä.

110. Tähän kysymykseen on mielestäni vastattava myöntävästi.

111. Estolaite on rakenteeseen kuuluva laite, joka havainnoi eri parametrejä (lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, jne.) aktivoidakseen, 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.

112. Yhtiö X on esittänyt kaksi väitettä kiistääkseen kyseisen luokittelun nyt käsiteltävässä asiassa.

113. Ensimmäisenä väitteenään yhtiö X toteaa, että EGR-järjestelmää ei ole pidettävä päästöjenrajoitusjärjestelmänä eikä EGR-järjestelmän toimintaa muuttavaa rakenteeseen kuuluvaa laitetta näin ollen voida luokitella estolaitteeksi. Kun otetaan huomioon vastaus, jonka ehdotan annettavaksi toiseen ennakkoratkaisukysymykseen, tämä väite ei voi menestyä. En siis käsittele kyseistä väitettä tämän enempää.

114. Yhtiön X toinen väite kuuluu seuraavasti: estolaitteet, jotka nostavat päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintatasoa (NEDC:n kaltaisten) *laboratoriotestien aikana*, eivät vähennä päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta. Estolaitteen olemassaolo voidaan osoittaa ainoastaan ajoneuvon tavanomaisen käytön aikana tapahtuvalla muutoksella.

115. Tämä väite on mielestäni sekä harhaanjohtava että perusteeton sekä tosiseikkojen että oikeudellisten seikkojen osalta.

116. *Tosiseikkojen osalta* on todettava, että ennakkoratkaisupyyntöä ja asiantuntijalausunnosta ilmenee, että EGR-järjestelmällä on kaksi eri toimintamoodia, joiden käytöstä riidanalainen tietokoneohjelma määrää. Jos havaitaan tyyppihyväksyntätestille ominainen sykli, EGR-järjestelmä siirtyy ”moodiin 1”. Muussa tapauksessa, eli kun järjestelmä havaitsee, että ajoneuvo ei ole tyyppihyväksyntätestin ominaisolosuhteissa, järjestelmä valitsee ”moodin 0”.

117. Moodissa 1 EGR-venttiili on enemmän auki ja ajoneuvo pysyy säädetyissä NOx-päästörajoissa. Sen sijaan moodissa 0 (eli käytännössä moodissa, jota sovelletaan aidoissa ajo-olosuhteissa) EGR-venttiili ei ole täysin pois päältä mutta se on vähemmän auki. Tästä muutoksesta seuraa, että syntyy paljon enemmän NOx-päästöjä kuin testivaiheen aikana ilmenee⁴⁰ ja muutoksen lopputulos on joka tapauksessa asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjen raja-arvojen vastainen.⁴¹

118. Kuten komissio ja Ranskan hallitus ovat perustellusti todenneet, on siis ilmeistä, että kyseisellä laitteella ”muutetaan” päästöjenrajoitusjärjestelmän tietyn osan toimintaa, koska laitteen johdosta päästöjen taso vaihtelee sen mukaan, havaitaanko tietyt ennalta määritellyt parametrit, joiden perusteella laite siirtyy moodista toiseen.

119. Toisin sanoen on niin, että kun asennettu mekanismi oletusarvoisesti valitsee moodin 0 ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa, sen vaikutuksena on muuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta heikentämällä sitä. Se, että mekanismi aktivoituu korkeammalle toimintatasolle ainoastaan silloin, kun se havaitsee tyyppihyväksyntätestin olosuhteita vastaavat olosuhteet, ei vaikuta tähän toteamukseen.

120. *Oikeudellisesti* on todettava, että yhtiö X:n puoltama näkemys ei ole myöskään asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan sanamuodon, asiayhteyden eikä tavoitteen mukainen.

121. Kuten komissio on perustellusti todennut, mainittu säännös ei nimittäin perustu *kahtiajakoon* ajoneuvon tyyppihyväksyntää varten suoritettavien testien suorittamisvaiheen ja myöhemmän ajoneuvon tavanomaisen käyttövaiheen välillä. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä perustuu *testimenetelmiin, joiden on* niin pitkälti kuin mahdollista *vastattava ajoneuvon tulevaa tavanomaista käyttöä* sen markkinoille saattamisen jälkeen. Testien tarkoituksena on ex ante simuloida aitoja ajo-olosuhteita, joissa ajoneuvoa käytetään sen tavanomaisessa käytössä.

122. NEDC-testimenetelmä on tavallaan teoreettinen ajoreitti, joka sisältää (kaavamaisesti) mainitut ”olosuhteet, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”. Se, että päästöjenrajoitusjärjestelmä on ohjelmoitu laskemaan toimintatasaan tai menemään kokonaan pois päältä järjestelmällisesti silloin, kun ajoneuvolla ei ajeta tätä teoreettista reittiä, johtaa välttämättä siihen, että päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuus vähenee ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Tällainen päästöjenrajoitusjärjestelmän keinotekoinen poistaminen käytöstä on välttämättä ristiriidassa asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan kanssa.

123. Yhtiön X puoltamalle näkemykselle ei siis ole säädösperustaa.

40 Asiantuntijalausunnossa mainitaan ”kolminkertainen kasvu NOx-päästöissä, joka on selvästi suurempi kuin säädettyjen mittausten ja menettelyn virhemarginaalit”: ks. asiantuntijalausunnon s. 74.

41 Ibidem.

124. Lisäksi *asiayhteyden* osalta on myös viitattava asetuksen N:o 715/2007 4 artiklan 2 kohtaan, jossa säädetään velvollisuudesta varmistua siitä, että pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan *tavanomaisissa käyttöolosuhteissa*.⁴² Laite, jonka ainoana tarkoituksena olisi varmistua siitä, että säädettyjä raja-arvoja noudatetaan laboratorioissa suoritetuissa testeissä, olisi de facto ristiriidassa mainitun velvollisuuden kanssa. Asiantuntijalausunto on täynnä tällaista tulkintaa: asiantuntijan mukaan ”lain hengen mukaisesti päästöjenrajoitusjärjestelmien on oltava päällä ajoneuvon tavanomaisen toiminnan aikana”.⁴³ Asiantuntijan mukaan yhtiön X kannan hyväksyminen merkitsisi sitä, että ”vahvistettaisiin, että lainsäädännön tarkoituksena ei ole rajoittaa ympäristöä pilaavia päästöjä arkikäytössä – vaan ainoastaan edellyttää, että teknologia läpäisee tasotestit”.⁴⁴ On ilmeistä, että tällainen tulkinta ei olisi asetuksen N:o 715/2007 rakenteesta ilmenevän logiikan mukainen.

125. Kyseisen asiantuntijan esittämä pohdinta ohjaa minua luonnollisesti arvioimaan myös kysymyksen *teleologista* puolta: kun otetaan huomioon asetuksen N:o 715/2007 tavoitteet (sellaisina kuin ne on esitetty tämän ratkaisuehdotuksen 104 ja 105 kohdassa), ei ole epäilystäkään siitä, että yhtiön X näkemyksen soveltaminen johtaisi siihen, että asetuksen N:o 715/2007 ja asetuksen 3 artiklan 10 alakohdassa sekä 5 artiklan 2 kohdassa säädetyn estolaitteiden kiellon tehokasta vaikutusta rajoitettaisiin kohtuuttomasti.

126. Lisäksi katson komission ja Ranskan hallituksen tavoin, että sillä, että päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintataso voi *satunnaisesti* nousta myös ajoneuvon tavanomaisen käytön yhteydessä, ei ole merkitystä. Kuten komissio on huomauttanut, tällainen sattuma on äärimmäisen epätodennäköinen (kun otetaan huomioon NEDC-testin erityispiirteet). Sen, että ajoneuvon päästöt pysyvät kyseisessä asetuksessa vahvistetuissa rajoissa, on oltava *pääsääntö* sen tavanomaisessa käytössä eikä *poikkeus*, joka ilmenee, kun tyyppihyväksyntätestejä vastaavat edellytykset täyttyvät sattumalta.

127. Edellä esitetyn perusteella katson, että kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava seuraavasti: asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että laitetta, joka havainnoi jotakin kyseisessä asetuksessa säädettyihin tyyppihyväksyntämenettelyihin liittyvää parametriä kääntääkseen jonkin päästöjenrajoitusjärjestelmän osan päälle tai nostaakseen sen toimintatasoa tyyppihyväksyntämenettelyiden aikana, jotta ajoneuvo tyyppihyväksytään, on pidettävä mainitussa säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena myös siinä tapauksessa, että päästöjenrajoitusjärjestelmä voi aktivoitua korkeammalle toimintatasolle myös satunnaisesti, jos ne tarkat edellytykset, joiden täyttymisestä seuraa tällainen aktivoituminen, täyttyvät sattumanvaraisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

Neljäs ennakkoratkaisukysymys

128. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustele kolmannen kysymyksensä b kohdalla ja neljännellä kysymyksellään (jossa on puolestaan kolme kohtaa) pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen estolaitteen laillisuutta ja erityisesti sitä, voiko estolaite kuulua jonkin asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kiellosta säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan. Tarkemmin ottaen ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, voiko moottorin vanhentumisen tai likaantumisen hidastaminen olla asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla tavalla tarpeen ”moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta” tai ”ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”, ja voiko se näin ollen olla peruste mainitun estolaitteen käytölle.

⁴² Ks. myös asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 1 kohta, jossa mainitaan ajoneuvojen ”tavanomainen käyttö”.

⁴³ Ks. asiantuntijalausannon s. 75.

⁴⁴ Ibidem.

129. Muistutan, että päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kiellettyä ja että tästä kiellosta on periaatteessa vain kolme poikkeusta: a) *laite on tarpeen* moottorin suojaamiseksi *vaurioitumiselta* tai *vahingolta* tai 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*.

130. Kun otetaan huomioon edellä esitetyt tosiseikat, asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdassa vahvistetut poikkeukset ovat ilmeisen merkityksettömiä käsiteltävässä asiassa.

131. Sen sijaan on tarkasteltava asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua poikkeusta, jonka nojalla estolaitteen käyttö voi olla oikeutettua, jos se on tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta tai ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi.

132. On erityisesti todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan poikkeuksia on *tulkittava suppeasti*, jotta yleisiä sääntöjä ei *tehtäisi sisällyksettömiä*.⁴⁵ Tältä osin on niin, että poikkeuksien ei voida tulkita koskevan muita kuin kyseisessä säädöksessä *nimenomaisesti* tarkoitettuja tilanteita.⁴⁶

133. Minun on siis suorilta käsin hylättävä yhtiön X esittämä väite, jonka mukaan kyseistä poikkeusta olisi tulkittava tai sovellettava ”laajasti”.⁴⁷

134. Käsiteltävässä asiassa on erityisesti tulkittava sanoja ”vahinko” ja ”vaurioituminen”. Mielestäni näiden sanojen merkitystä voidaan selvittää niiden sanamuodon mukaisen ja teleologisen tulkinnan avulla.

135. *Sanamuodon mukaisen tulkinnan* osalta huomautan, että yleisesti tulkitaan, että ranskankielisellä sanalla ”accident” (vahinko) tarkoitetaan odottamatonta ja äkillistä tapahtumaa, joka aiheuttaa vaurioita tai vaaroja, kuten loukkaantumisia tai kuolemantapauksia.⁴⁸ Ranskankielisellä sanalla ”dégât” (vaurioituminen) tarkoitetaan puolestaan vahinkoa, joka johtuu yleensä hallitsemattomasta tai äkillisestä syystä.⁴⁹ Asetuksen N:o 715/2007 englanninkielisessä versiossa käytetyt sanat ”accident” ja ”damage” eivät mielestäni ole ristiriidassa kyseisten merkitysten kanssa.⁵⁰

136. Kun unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen sanamuoto on selvä ja täsmällinen, on pitäydyttävä siinä.⁵¹

137. Näin ollen estolaite voi olla edellä mainitun asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla oikeutettu ainoastaan, jos se on *tarpeen* moottorin suojaamiseksi *äkilliseltä* vahingon aiheutumiselta.

45 Tuomio 22.4.2010, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta (C-346/08, EU:C:2010:213, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

46 Ks. mm. tuomio 16.5.2013, Melzer (C-228/11, EU:C:2013:305, 24 kohta) ja tuomio 5.3.2015, Copydan Båndkopi (C-463/12, EU:C:2015:144, 87 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

47 Yhtiön X mukaan on valittava tällainen tulkinta (tai soveltamistapa), koska mainitussa poikkeuksessa ”ei edellytetä, että valmistajat käyttäisivät parasta saatavilla olevaa tekniikkaa, – – ja sitä on tulkittava tapauskohtaisesti pikemminkin kuin abstraktisti”. Totean tältä osin, että kyseisessä poikkeuksessa ei mitenkään viitata tarpeeseen (tai tarpeettomuuteen) käyttää ”parasta saatavilla olevaa tekniikkaa”. Koska kyseisellä poikkeuksella vahvistetaan yleisesti sovellettava sääntö, sen merkityksen on välttämättä oltava normatiivinen ja abstrakti. Yhtiön X väite on siis tehoton.

48 Sanan merkityksestä ranskaksi ks. sanakirja *Le Petit Robert, Société du Nouveau Littre, Pariisi, 1973, ”Accident”*.

49 Sanan merkityksestä ranskaksi ks. sanakirja *Le Petit Robert, Société du Nouveau Littre, Pariisi, 1973, ”Dégât”*.

50 Siten englanninkielinen sana ”damage” voidaan määritellä seuraavasti: ”physical harm that impairs the value, usefulness, or normal function of something” (ks. vastaavasti Oxford Dictionary of English, OUP, 2016). Samassa sanakirjassa oleva sanan ”Accident” määritelmä kuuluu seuraavasti: ”An unfortunate incident that happens unexpectedly and unintentionally, typically resulting in damage or injury. An event that happens by chance or that is without apparent or deliberate cause”.

51 Tuomio 8.12.2005, EKP v. Saksa (C-220/03, EU:C:2005:748, 31 kohta).

138. Mielestäni on näin ollen hylättävä Italian hallituksen esittämä laaja tulkinta, jonka mukaan vaurioitumisen käsitettä olisi laajennettava siten, että se kattaa ajoneuvon moottorin vanhentumisesta tai asteittaisesta likaantumisen aiheutuneen kulumisen, tehokkuuden menetyksen tai ajoneuvon taloudellisen arvon menetyksen.

139. Kuten komissio ja Ranskan hallitus ovat perustellusti todenneet, moottorin tai moottorin osan vanhentuminen ja likaantuminen ovat ajoneuvon *tavanomaisen* käytön vääjäämätön tulos. Tältä osin on kyse sen *tavanomaisista* ja *ennakoitavista* seurauksista, että moottoriin kertyy hiljalleen epäpuhtauksia ajoneuvon tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa, ja lisäksi näitä seurauksia on mahdollista lieventää huoltamalla ajoneuvoa säännöllisesti ja pitkän aikavälin suunnitelman mukaisesti. Kyse ei siis ole vahingoista, vaurioitumisesta tai seikoista, jotka vaarantavat ajoneuvon turvallisen toiminnan.

140. Käsittelen seuraavaksi asian *teleologista* puolta. Kun otetaan huomioon asetuksen N:o 715/2007 tavoitteet – ja erityisesti ympäristönsuojelua ja ilmanlaadun parantamista unionissa koskeva tavoite⁵² – Italian hallituksen puoltama laaja tulkinta ei mielestäni ole mitenkään perusteltu.

141. Tällainen tulkinta tekisi yleisestä säännöstä (eli sellaisten estolaitteiden kiellosta, jotka vähentävät päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta) sisällyksettömän.

142. Ajoneuvojen valmistajien on nimittäin varmistuttava siitä, että ajoneuvojen päästöt pysyvät päästölainsäädännössä säädettyissä rajoissa *ajoneuvojen tavanomaisen toiminnan ajan*⁵³ ja että ajoneuvot toimivat turvallisesti, vaikka kyseisiä raja-arvoja noudatetaan. Vaikka ei ole poissuljettua, että päästöjenrajoitusjärjestelmän toiminta voisi (pitkällä aikavälillä) vaikuttaa negatiivisesti moottorin kestävyyyteen tai luotettavuuteen, tämä seikka ei mitenkään oikeuta kääntämään kyseistä järjestelmää pois päältä ajoneuvon tavanomaisen toiminnan aikana ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa vain ja ainoastaan moottorin suojaamiseksi vanhentumiselta tai kertyvältä lialta.

143. Toisin sanoen Italian hallituksen (tässä tapauksessa) esittämää tulkintaa ei voida hyväksyä, koska kyseinen tulkinta veisi estolaitteiden kiellosta sen tehokkaan vaikutuksen ja se on hyvin ilmeisellä tavalla ristiriidassa unionin lainsäätäjän tahdon kanssa, jona on huolehtia päästöjen vähentämisestä säätämällä raja-arvoista, joissa on pysyttävä kunkin markkinoille saatetun ajoneuvon tavanomaisen käytön aikana.

144. Lisäksi tällainen tulkinta merkitsisi de facto sitä, että taloudellisille intresseille (kuten ajoneuvon jälleenmyyntiarvon säilyttämiselle) annettaisiin etusija kansanterveyteen nähden.⁵⁴ Tällainen lopputulos olisi sekä asetuksen N:o 715/2007 sanamuodon että sen tarkoituksen vastainen.⁵⁵

145. Mitä tästä on pääteltävä nyt käsiteltävässä asiassa?

146. Mielestäni pelkästään *välittömät* vaurioitumisriskit, jotka vaikuttavat moottorin luotettavuuteen ja aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon ajon aikana, voivat oikeuttaa estolaitteen käytön.

⁵² Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 104 ja 105 kohta.

⁵³ Ks. myös tämän ratkaisuehdotuksen 50 ja 52 kohta.

⁵⁴ Lähtökohtaisesti kansanterveyden suojelulle on annettava erityistä painoarvoa suhteessa taloudellisiin intresseihin: ks. analogisesti tuomio 17.7.1997, Affish (C-183/95, EU:C:1997:373, 43 kohta).

⁵⁵ Totean, että esittämäni tulkinta on samankaltainen kuin komission nykyinen tulkinta, jonka se on esittänyt 26.1.2017 annetussa tiedonannossaan C(2017) 352 final (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). Mainittu tiedonanto ei kuitenkaan ole oikeudellisesti sitova eikä sitä siten voida (sellaisenaan) käyttää unionin tuomioistuimen tulkintatyön perustana. Lisäksi on todettava, että pääasian tosiseikat ovat tapahtuneet ennen tiedonannon antamista. Näin ollen kyseistä tiedonantoa ei voida mielestäni ottaa huomioon tässä asiassa.

147. On ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen – joka on ainoa tosiseikkoja arvioiva tuomioistuin – tehtävä selvittää, kuuluuko pääasiassa kyseessä oleva laite edellä tarkastellun poikkeuksen soveltamisalaan.⁵⁶

148. Mielestäni on kuitenkin syytä todeta, että asiantuntijalausunnon mukaan EGR-järjestelmä ”ei tuhoa moottoria”.⁵⁷ EGR-järjestelmä voi kuitenkin heikentää moottorin suoriutumista käytössä ja nopeuttaa sen likaantumista, mikä voi edellyttää moottorin huoltamista ”useammin ja kalliimmin”.⁵⁸ Tämän toteamuksen perusteella minusta näyttää siltä, että käsiteltävänä oleva estolaite ei ole tarpeen moottorin suojaamiseksi *vaurioitumiselta* tai *vahingolta* tai *ajoneuvon turvallisen toiminnan* varmistamiseksi.

149. Näin ollen kolmannen ennakkoratkaisukysymyksen b kohtaan ja neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava seuraavasti: asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että tavoite hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista ei oikeuta estolaitteen käyttöä kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla.

Ratkaisuehdotus

150. Kaiken edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa vice-président chargé de l’instruction du tribunal de grande instance de Paris’n esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys:

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että ohjelmaa, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai joka yleisemmin vaikuttaa moottorinohjausjärjestelmään, voidaan pitää kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna rakenteeseen kuuluvana laitteena, kun se on erottamaton osa moottorinohjausjärjestelmää.

2) Toinen ennakkoratkaisukysymys:

Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite kattaa sekä sellaiset teknologiat, strategiat ja mekaaniset tai tietotekniset osat, joilla voidaan rajoittaa päästöjen (mukaan lukien typen oksidipäästöjen) muodostumista ennakolta – kuten on pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmän osalta – että sellaiset teknologiat, strategiat ja mekaaniset tai tietotekniset osat, joilla päästöjä voidaan käsitellä ja rajoittaa jälkikäteen eli niiden jo muodostuttua.

3) Kolmas ennakkoratkaisukysymys:

Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että laitetta, joka havainnoi jotakin kyseisessä asetuksessa säädettyihin tyyppihyväksyntämenettelyihin liittyvää parametriä kääntääkseen jonkin päästöjenrajoitusjärjestelmän osan päälle tai nostaakseen sen toimintatasoa tyyppihyväksyntämenettelyiden aikana, jotta ajoneuvo tyyppihyväksytään, on pidettävä mainitussa säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena myös siinä tapauksessa, että päästöjenrajoitusjärjestelmä

⁵⁶ Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on nimittäin niin, että pääasian tosiseikkojen toteaminen ja arviointi kuuluvat kansallisen tuomioistuimen yksinomaiseen toimivaltaan: ks. tuomio 8.5.2019, Dodić (C-194/18, EU:C:2019:385, 45 kohta).

⁵⁷ Ks. asiantuntijalausunnon s. 74 ja 75.

⁵⁸ Ks. asiantuntijalausunnon s. 76.

voi aktivoitua korkeammalle toimintatasolle myös satunnaisesti, jos ne tarkat edellytykset, joiden täyttymisestä seuraa tällainen aktivoituminen, täyttyvät sattumanvaraisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

4) Neljäs ennakkoratkaisukysymys:

Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että tavoite hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista ei oikeuta estolaitteen käyttöä kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla.