UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

8 päivänä heinäkuuta 2010 *

Asiassa C-343/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Yhdistynyt kuningaskunta) on esittänyt 2.7.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 26.8.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Afton Chemical Limited

vastaan

Secretary of State for Transport,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-C. Bonichot sekä tuomarit C. Toader, K. Schiemann, P. Kūris (esittelevä tuomari) ja L. Bay Larsen,

julkisasiamies: J. Kokott,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 15.4.2010 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Afton Chemical Limited, edustajinaan barrister J. Stratford, barrister R. Blakeley ja J. Flynn, QC, solicitor M. Lohnin valtuuttamina,

– Saksan hallitus, asiamiehinään M. Lumma ja J. Möller,

– Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään M. Moore ja M. Simm,

– Euroopan parlamentti, asiamiehinään I. Anagnostopoulou ja R. Kaškina,

– Euroopan komissio, asiamiehinään A. Alcover San Pedro, E. White ja D. Kukovec,

kuultuaan julkisasiamiehen 6.5.2010 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitetun mekanismin käyttöön ottamisen osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta 23.4.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/30/EY (EUVL L 140, s. 88) 1 artiklan 8 kohdan pätevyyttä siltä osin kuin sillä lisättiin uudet 8 a artiklan 2 ja 4–6 kohta bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 13.10.1998 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 98/70/EY (EUVL L 350, s. 58).

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa Afton Chemical Limited (jäljempänä Afton) jätti 2.7.2009 hakemuksen saadakseen luvan nostaa laillisuusvalvontakanteen (judicial review), joka koski Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ”aikomusta ja/tai velvollisuutta” panna direktiivi 2009/30 täytäntöön.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Direktiivin 2009/30 johdanto-osan 35 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Tiettyjen metallisten lisäaineiden käyttö ja erityisesti metyylisyklopentadienyylimangaanitrikarbonyylin [jäljempänä MMT] käyttö voi lisätä riskiä ihmisen terveydelle ja aiheuttaa vahinkoa ajoneuvojen moottoreille ja päästöjenrajoituslaitteistolle. Lukuisat ajoneuvojen valmistajat neuvovat olemaan käyttämättä polttoainetta, joka sisältää metallisia lisäaineita, ja tällaisen polttoaineen käyttö voi mitätöidä ajoneuvon takuun. Sen vuoksi on aiheellista valvoa jatkuvasti metallisen MMT:n käyttöä polttoaineessa kuulemalla kaikkia asianomaisia sidosryhmiä. Kunnes asiaa on tarkasteltu uudelleen, on tarpeen ryhtyä toimiin mahdollisesti aiheutuvan vahingon vakavuuden rajoittamiseksi. Sen vuoksi on aiheellista asettaa MMT:n käytölle polttoaineessa yläraja, joka perustuu tällä hetkellä käytettävissä olevaan tieteelliseen tietoon. Tätä rajaa olisi tarkistettava ylöspäin ainoastaan, jos voidaan osoittaa, että korkeampi annososuus ei aiheuta kielteisiä vaikutuksia. Jotta vältetään se, että kuluttajat mitätöivät tietämättään ajoneuvojensa takuun, on myös tarpeen vaatia, että kaikki metallisia lisäaineita sisältävät polttoaineet merkitään.”

4 Direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohdalla lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artikla, jossa säädetään seuraavaa:

”Metalliset lisäaineet

1. Komissio arvioi polttoaineisiin sisältyvien metallisten lisäaineiden aiheuttamia terveys- ja ympäristöriskejä ja kehittää tätä varten testimenetelmän. Se tiedottaa

päätelmistään Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 2012 mennessä.

2. Kunnes 1 kohdassa tarkoitettu testimenetelmä on kehitetty, metyylisyklopentadienyyli-mangaanitrikarbonyyli-nimisen metallisen lisäaineen (MMT) esiintyminen polttoaineessa rajoitetaan 6 mg:aan mangaania litraa kohti 1 päivästä tammikuuta 2011 alkaen. Raja on 2 mg mangaania litraa kohti 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevaa rajaa tarkastellaan uudelleen 1 kohdassa tarkoitetulla testimenetelmällä tehdyn arvioinnin tulosten perusteella. Pitoisuusraja voidaan laskea nollaan, jos se on riskienarvioinnin nojalla perusteltua. Pitoisuusrajaa ei voida nostaa, ellei se ole riskienarvioinnin nojalla perusteltua. Tällainen toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 11 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että merkintä polttoaineen sisältämistä metallisista lisäaineista on esillä kaikkialla, missä metallisia lisäaineita sisältäviä polttoaineita asetetaan kuluttajien saataville.

5. Merkinnässä on oltava seuraava teksti: ”Sisältää metallisia lisäaineita”.

6. Merkintä on kiinnitettävä selvästi näkyvällä tavalla paikkaan, jossa on esillä tietoa polttoainetyypistä. Merkinnän koon ja kirjasinlajin on oltava sellainen, että se on selvästi nähtävissä ja helposti luettavissa.”

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

5 Aftonin kotipaikka on Yhdistyneessä kuningaskunnassa, ja se on osa Afton Chemical -konsernia, joka tuottaa ja myy MMT:tä maailmanlaajuiseen käyttöön.

6 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) toimittamista selityksistä ilmenee, että MMT on mangaaniin perustuva polttoaineen metallinen lisäaine, jonka tehtäviä ovat lyijyttömän polttoaineen oktaaniluvun kasvattaminen ja/tai ajoneuvojen, joissa käytetään lyijynkorvikkeena käytettävää lisäainetta sisältävää bensiiniä, venttiilien suojaaminen.

7 Aftonin mukaan se, että direktiivillä 2009/30 lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 kohta ja 4–6 kohta, on lainvastaista. Ennen direktiivin 2009/30 antamista MMT:n käytölle ei ollut asetettu minkäänlaista rajaa tai rajoitusta eikä metallisille lisäaineille yleensä tai erityisesti MMT:lle merkintävaatimusta.

8 Afton jätti kansalliseen tuomioistuimeen hakemuksen saadakseen luvan nostaa laillisuusvalvontakanteen (judicial review), joka koski Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen "aikomusta ja/tai velvollisuutta" panna direktiivi 2009/30 täytäntöön.

9 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) myönsi luvan ja päätti lykätä asian käsittelyä esittääkseen unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”Siltä osin kuin kyse on säännöksistä, jotka koskevat metallisia lisäaineita, joista säädetään – – direktiivissä 2009/30 – –:

1) Kun tarkasteluun otetaan 1 artiklan 8 kohdan osa, jolla direktiiviin 98/70 lisätään uusi 8 a artiklan 2 kohta, jolla metyylisyklopentadienyyli-mangaanitrikarbonyylin käyttö polttoaineessa rajoitetaan 1.1.2011 alkaen 6 milligrammaan mangaania litraa kohti ja 1.1.2014 alkaen 2 milligrammaan mangaania litraa kohti, onko tällaisten raja-arvojen asettaminen

   a) lainvastaista, koska se perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen

   b) lainvastaista, koska – – ennalta varautumisen periaatteen soveltamista koskevat edellytykset eivät täyty

   c) lainvastaista, koska se on suhteetonta

   d) lainvastaista, koska se on yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastaista

   e) lainvastaista, koska se on oikeusvarmuuden periaatteen vastaista?

2) Kun tarkasteluun otetaan 1 artiklan 8 kohdan osa, jossa direktiiviin 98/70 lisätään uusina 8 a artiklan 4–6 kohta, joissa vaaditaan, että kaikki metallisia lisäaineita sisältävät polttoaineet on merkittävä tekstillä ”sisältää metallisia lisäaineita”, onko tällaisen merkintävelvollisuuden asettaminen

a) lainvastaista, koska se perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen

b) lainvastaista, koska se on suhteetonta?”

Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

10 Parlamentti ja komissio katsovat, että ennakkoratkaisupyyntö on jätettävä tutkimatta.

11 Niiden mukaan pyyntö on jätettävä tutkimatta yhtäältä siksi, että asianosaisten välillä ei ole riitaa, koska Secretary of State for Transport on omaksunut puolueettoman kannan kanteen perusteltavuuteen, ja toisaalta siksi, että kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan menettelyn ainoana tarkoituksena on saada direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta kumotuksi.

12 Komissio toteaa, että Afton todennäköisesti täyttää edellytykset, joita vaaditaan suoran kanteen nostamiseksi unionin tuomioistuimissa EY 230 artiklan mukaisesti.

13 Ensiksi on muistettava, että kun kansallisessa tuomioistuimessa nousee esiin kysymys Euroopan unionin toimielinten toteuttaman toimen pätevyydestä, kansallisen tuomioistuimen asiana on ratkaista, onko vastaus kysymykseen tarpeen sen käsiteltävänä olevan asian ratkaisemiseksi, ja siis päättää pyytää unionin tuomioistuimelta ratkaisua kysymykseen. Jos siis kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset koskevat yhteisön oikeuden oikeussäännön pätevyyttä, unionin tuomioistuimen on lähtökohtaisesti annettava asiassa ratkaisu (asia C-491/01, British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomio 10.12.2002, Kok., s. I-11453, 34 kohta ja asia C-308/06, Intertanko ym., tuomio 3.6.2008, Kok., s. I-4057, 31 kohta).

14 Unionin tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen ainoastaan, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos ongelma on luonteeltaan hypoteettinen (ks. em. asia British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 35 kohta ja em. asia Intertanko ym., tuomion 32 kohta).

15 Pääasiassa ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdystä päätöksestä ilmenee, että Afton on nostanut High Courtissa kanteen, jonka tarkoituksena on sen valvominen, onko Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ”aikomus ja/tai velvollisuus” panna direktiivi 2009/30 täytäntöön laillinen, vaikka kanteen nostamispäivänä määräaika kyseisen direktiivin täytäntöön panemiseksi ei ollut vielä päättynyt ja vaikka ensimmäistäkään kyseisen direktiivin kansallista täytäntöönpanotoimenpidettä ei ollut toteutettu. Lisäksi pelkästään sen, että Secretary of State for Transport on ilmaissut aikomuksensa panna direktiivi 2009/30 täytäntöön, perusteella voidaan katsoa, että Aftonin ja Secretaryn välillä vallitsee erimielisyys (ks. vastaavasti em. asia. British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 36 kohta).

16 Unionin tuomioistuimessa ei ole myöskään kiistetty sitä, että esitetyillä kysymyksillä on merkitystä pääasian ratkaisun kannalta, koska sellaisten kansallisten toimenpiteiden toteuttamisen, joilla pyritään saattamaan direktiivi osaksi Yhdistyneen kuningaskunnan oikeusjärjestystä, edellytykseksi voidaan asettaa se, että tämä direktiivi on pätevä (ks. em. asia Intertanko, tuomion 34 kohta).

17 Näin ollen ei ole ilmeistä, ettei ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen pyytämällä direktiivin 2009/30 pätevyyden tutkinnalla olisi mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai että se koskisi luonteeltaan hypoteettista ongelmaa.

18 Kun toiseksi tarkastellaan sitä, että pätevyyden arviointia koskevan ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen pääasian olosuhteissa voisi merkitä EY 230 artiklan määräysten kiertämistä, on huomattava, että EY:n perustamissopimuksella vahvistetussa täysin kattavassa oikeussuojakeinojen ja menettelyjen järjestelmässä, jonka tarkoituksena on toimielinten toimiin kohdistuva laillisuusvalvonta, luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt, jotka eivät kyseisen määräyksen neljännessä kohdassa mainittujen tutkittavaksi ottamisen edellytysten vuoksi voi suoraan riitauttaa yleisesti sovellettavia yhteisön toimia, voivat tilanteen mukaan vedota tällaisten toimien pätemättömyyteen joko välillisesti EY 241 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimissa tai kansallisissa tuomioistuimissa, jotka eivät ole toimivaltaisia itse toteamaan, että kyseiset toimet ovat pätemättömiä, ja vaatia viimeksi mainittuja esittämään unionin tuomioistuimelle tältä osin ennakkoratkaisukysymyksiä (ks. em. asia British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 39 kohta).

19 Herää siis kysymys, olisiko Aftonin EY 230 artiklan neljännen kohdan nojalla riidanalaisista säännöksistä nostama kumoamiskanne pitänyt ottaa epäilyksittä tutkittavaksi sillä perusteella, että ne koskevat sitä suoraan ja erikseen (ks. vastaavasti asia C-241/95, Accrington Beef ym., tuomio 12.12.1996, Kok., s. I-6699, 15 kohta ja asia C-343/07, Bavaria ja Bavaria Italia, tuomio 2.7.2009, Kok., s. I-5491, 40 kohta).

20 Tässä yhteydessä on korostettava, että riidanalaisten säännösten ei voida katsoa epäilyksittä ”koskevan erikseen” Aftonia EY 230 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitetulla tavalla (ks. em. asia Bavaria ja Bavaria Italia, tuomion 41 kohta).

21 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kumottavaksi vaaditun säädöksen voidaan katsoa koskevan taloudellisia toimijoita erikseen vain, jos sillä vaikutetaan niiden oikeudelliseen asemaan sellaisen tosiasiallisen tilanteen takia, jonka perusteella nämä toimijat erottuvat kaikista muista ja ne voidaan yksilöidä samalla tavalla kuin se, jolle päätös on osoitettu (ks. asia 25/62, Plaumann v. komissio, tuomio 15.7.1963, Kok., s. 197, Kok. Ep. I, s. 181, 223 kohta ja asia C-309/89, Codorníu v. neuvosto, tuomio 18.5.1994, Kok., s. I-1853, Kok. Ep. XV, s. I-177, 20 kohta).

22 Pääasiassa on todettava, että direktiivin 2009/30 säännökset, joiden pätemättömäksi toteamista asiassa vaaditaan, koskevat kaikkia MMT:n tuottajia.

23 Direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohdassa ei näet tarkoiteta erityisesti Aftonia, ja se koskee sitä vain sen MMT:n tuottajan objektiivisessa ominaisuudessa samoin kuin kaikkia muita samassa tilanteessa tosiasiallisesti tai mahdollisesti olevia talouden toimijoita.

24 Lisäksi on muistettava, että se, että on mahdollista määritellä jollakin tarkkuudella niiden oikeussubjektien lukumäärä, joihin toimea sovelletaan, tai jopa yksilöidä nämä oikeussubjektit, ei mitenkään merkitse sitä, että toimi koskisi näitä oikeussubjekteja erikseen, jos on selvää – kuten pääasiassa –, että toimea sovelletaan siinä objektiivisesti määritellyn oikeudellisen tilanteen tai tosiseikaston perusteella (ks. esim. asia C-451/98, Antillean Rice Mills v. neuvosto, tuomio 22.11.2001, 52 kohta ja

asia C-503/07 P, Saint-Gobain Glass Deutschland v. komissio, tuomio 8.4.2008, Kok., s. I-2217, 70 kohta).

25 On siis todettava, että Aftonilla ei kiistatta ollut oikeutta vaatia riidanalaisia säännöksiä kumottaviksi EY 230 artiklan nojalla. Niinpä sillä on oikeus vedota kansallisen oikeuden mukaan nostetun kanteen yhteydessä kyseisten säännösten pätemättömyyteen, vaikka se ei ole nostanut niistä kumoamiskannetta unionin lainkäyttöelimessä EY 230 artiklassa määrätyssä määräajassa (ks. em. asia Bavaria ja Bavaria Italia, tuomion 46 kohta).

26 Kaiken edellä esitetyn perusteella kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset on otettava tutkittaviksi.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

27 Kansallinen tuomioistuin haluaa ensimmäisellä kysymyksellään selvittää ennen kaikkea sen, onko direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta, jolla direktiiviin 98/70 lisättiin 8 a artiklan 2 kohta, pätemätön siltä osin kuin sillä rajoitetaan MMT:n käyttöä polttoaineissa 1.1.2011 alkaen.

Ilmeisen arviointivirheen olemassaolo

28 Aluksi on korostettava, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen kehittyvän monitahoisen tekniikan yhteydessä unionin lainsäätäjällä on laajaa harkintavaltaa muun muassa arvioitaessa hyvin monitahoisia tieteellisiä ja teknisiä tosiseikkoja niiden toimenpiteiden luonteen ja ulottuvuuden määrittämiseksi, joihin se ryhtyy, kun taas unionin tuomioistuinten tehtävänä on valvoa ainoastaan, ettei kyseistä harkintavaltaa käytettäessä ole tehty ilmeistä virhettä, ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin tai ettei lainsäätäjä ole selvästi ylittänyt harkintavaltansa rajoja. Tällaisessa asiayhteydessä unionin tuomioistuimet eivät voi omalla tieteellisiä ja teknisiä tosiseikkoja koskevalla arvioinnillaan korvata arviointia, jonka tekee lainsäätäjä, jolle kyseinen tehtävä annetaan perustamissopimuksessa (ks. vastaavasti asia C-425/08, Enviro Tech (Europe), tuomio 15.10.2009, Kok., s. I-10035, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

29 Afton väittää, että MMT-pitoisuutta koskevien rajojen vahvistaminen johtui siitä, että neuvosto ja parlamentti arvioivat tosiseikkoja ilmeisen virheellisesti. Se huomauttaa tässä yhteydessä, että komission direktiiviehdotuksen liitteenä olevassa vaikutusten arvioinnissa esittämä päätelmä ei tue rajojen vahvistamista ja että kyseiset mielivaltaiset rajat eivät toimi.

30 Tästä on ensiksi todettava, että komission tekemä vaikutusten arviointi, joka oli sen direktiiviehdotuksen liitteenä ja jossa ei suunniteltu metallisten lisäaineiden kieltoa eikä MMT-pitoisuutta polttoaineissa koskevien rajojen vahvistamista, ei sido neuvostoa eikä parlamenttia, joilla oli EY 251 artiklassa määritellyssä lainsäädäntömenettelyssä eli yhteispäätösmenettelyssä oikeus tehdä muutoksia kyseiseen ehdotukseen.

31 Toiseksi EY 95 artiklan 3 kohdan sanamuodon mukaan komissio perustaa ehdotuksensa suojelun korkeaan tasoon ja ottaa erityisesti huomioon kaiken tieteelliseen tietoon perustuvan uuden kehityksen. Myös parlamentti ja neuvosto pyrkivät kumpikin toimivaltansa rajoissa tähän tavoitteeseen.

32 Lisäksi EY 174 artiklan 1 kohdassa määrätään, että unionin ympäristöpolitiikalla myötävaikutetaan tiettyjen tavoitteiden saavuttamiseen, ja niihin kuuluu ihmisten terveyden suojelu. Kyseisen artiklan 3 kohdassa määrätään, että ympäristöpolitiikkaansa valmistellessaan unioni ottaa huomioon käytettävissä olevat tieteelliset ja tekniset tiedot. Tämä velvollisuus koskee erityisesti EY 95 artiklan 3 kohdan mukaista menettelyä, jonka osalta uusien tietojen huomioon ottaminen on välttämätöntä (ks. vastaavasti asia C-405/07 P, Alankomaat v. komissio, tuomio 6.11.2008, Kok., s. I-8301, 61 kohta).

33 On kuitenkin täsmennettävä, että unionin lainsäätäjällä oleva laaja harkintavalta, joka merkitsee sitä, että tuomioistuimet voivat valvoa sen käyttöä rajallisesti, ei koske ainoastaan annettavien säännösten luonnetta ja ulottuvuutta vaan tietyssä laajuudessa myös toimen perustana olevien seikkojen toteamista (ks. mm. asia C-120/99, Italia v. neuvosto, tuomio 25.10.2001, Kok., s. I-7997, 44 kohta ja asia C-310/04, Espanja v. neuvosto, tuomio 7.9.2006, Kok., s. I-7285, 121 kohta).

34 Kuitenkin tällainen tuomioistuinvalvonta – vaikka sen laajuutta on rajoitettu – edellyttää, että unionin toimielimet kyseisen toimen laatijoina kykenevät osoittamaan unionin tuomioistuimessa, että ne ovat antaneet toimen käyttämällä tosiasiallisesti niille annettua harkintavaltaa, mikä edellyttää kaikkien sen tilanteen kannalta merkityksellisten seikkojen ja olosuhteiden huomioon ottamista, jota toimella aiottiin säännellä (ks. em. asia Espanja v. neuvosto, tuomion 122 kohta).

35 Pääasiassa käy ilmi, kun luetaan parlamentin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan 19.7.2007 laatimaa mietintöluonnosta, että valiokunta suosittelee MMT:n käytön kieltämistä polttoaineessa 1.1.2010 alkaen siksi, että MMT:n ja muiden metalliyhdisteiden käyttö vahingoittaa suuresti ympäristöä, mutta se ei esitä näkemyksen tieteellisiä perusteita.

36 Parlamentti on kuitenkin unionin tuomioistuimessa käydyssä menettelyssä täsmentänyt, että sen lisäksi, että kyseinen valiokunta järjesti yleisiä työpajoja bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY muuttamisesta 3.3.2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/17/EY (EUVL L 76, s. 10) tarkistamiseksi, se järjesti 3.4.2008 MMT:tä koskevan erityisen työpajan, jossa muun muassa kuultiin Aftonia. Valiokunta otti myös huomioon useita tutkimuksia, joissa kyseenalaistettiin MMT:n vaarattomuus, muun muassa 29.8.2008 päivätyn kanadalaisen Sierra research -kertomuksen, jonka ovat laatineet Canadian Vehicle Manufacturers' Association ja Association of International Automobile Manufacturers of Canada ja jota komissio ei missään tapauksessa voinut ottaa huomioon julkaistessaan vaikutusten arvioinnin, koska kyseinen kertomus ilmestyi myöhemmin.

37 Neuvosto toteaa ottaneensa lainsäädäntömenettelyssä huomioon International Council on Clean Transportationin (ICCT) vuonna 2004 tekemät tutkimukset, jotka osoittivat, että MMT:n käyttö vahingoittaa ihmisten terveyttä ja päästöjen valvontajärjestelmien moitteetonta toimintaa, sekä metallien neurotoksisuuden ehkäisemisestä 17. ja 18.6.2006 annetun niin sanotun de Brescia -julistuksen, jossa kehotetaan muun muassa lopettamaan orgaanisten mangaaniyhdisteiden lisääminen polttoaineeseen.

38 On totta, että Afton osoitti 29.12.2008 neuvostolle, parlamentille ja komissiolle Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30.5.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1049/2001 (EYVL L 145, s. 43) perusteella pyynnön saada käyttöönsä ne

tieteelliset asiakirjat ja todisteet, jotka oli otettu huomioon päätettäessä polttoaineiden MMT-pitoisuutta koskevien rajojen vahvistamisesta, ja että yksikään sille luovutetuista asiakirjoista ei sisältänyt MMT:n käyttöön liittyviä riskejä koskevia tieteellisiä tietoja.

39 On kuitenkin huomattava, että sen lisäksi, ettei neuvostolla välttämättä ole hallussaan jäsenvaltioiden kokouksissa käyttämiä tieteellisiä asiakirjoja, kaikki edellä mainitut asiakirjat ovat julkisia ja siten kaikkien aiheesta kiinnostuneiden henkilöiden tai yritysten saatavilla.

40 Näin ollen ei voida väittää, ettei kyseisiä tieteellisiä asiakirjoja olisi otettu huomioon lainsäädäntömenettelyssä.

41 Edellä esitetystä seuraa, että parlamentti, neuvosto ja komissio ovat lainsäädäntömenettelyssä ottaneet huomioon käytettävissä olleet – myös menettelyn kuluessa ilmestyneet – tieteelliset tiedot voidakseen käyttää harkintavaltaansa tehokkaasti.

42 Kun otetaan huomioon tieteelliset asiakirjat, jotka koskevat MMT:n vaikutuksia ihmisten terveyteen ja ympäristöön sekä ajoneuvoihin, voidaan todeta, etteivät parlamentti ja neuvosto ole tehneet ilmeistä arviointivirhettä päättäessään polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevan rajan vahvistamisesta. Tästä seuraa, että direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta, siltä osin kuin sillä lisätään direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 kohta, ei ole pätemätön.

Suhteellisuusperiaatteen ja ennalta varautumisen periaatteen noudattamatta jättäminen

43 Afton väittää, että MMT-pitoisuutta koskevat rajat hyväksyttiin suhteellisuusperiaatteen vastaisesti, koska sen mielestä mikään seikka ei voi oikeuttaa MMT:n käytön näin ankaraa rajoitusta, joka tosiasiassa merkitsee sen käytön kieltämistä lyijyttömässä bensiinissä vuodesta 2014 lukien ja lyijybensiinille vaihtoehtoisessa bensiinissä vuodesta 2011 lukien.

44 Lisäksi Afton pyrkii osoittamaan, ettei ole mitään todisteita, jotka oikeuttaisivat antamaan lainsäädännön, jonka tarkoituksena on soveltaa ennalta varautumisen periaatetta MMT:hen, koska MMT:n vaikutuksia terveyteen ei ole lainkaan tutkittu eikä ole tehty minkäänlaista tieteellistä arviointia riskeistä, jotka koskevat MMT:n kielteisiä vaikutuksia pilaantumisen vähentämiseen liittyvään teknologiaan ja ympäristöön. Aftonin mukaan ennalta varautumisen periaatteeseen on lisäksi vedottu perusteena virheellisesti.

45 Vakiintuneen oikeuskäytännön pohjalta on muistutettava, että unionin oikeuden yleisiin oikeusperiaatteisiin kuuluvan suhteellisuusperiaatteen mukaan yhteisön toimielinten säädöksillä, päätöksillä ja muilla toimenpiteillä ei saada ylittää rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista niillä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi ja tähän soveltuvaa, eli silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten pakottava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (asia C-189/01, Jippes ym., tuomio 12.7.2001, Kok., s. I-5689, 81 kohta; asia C-558/07, S.P.C.M. ym., tuomio 7.7.2009, 41 kohta, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa sekä yhdistetyt asiat C-379/08 ja C-380/08, ERG ym., tuomio 9.3.2010, Kok., s. I-2007, 86 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

46 Edellisessä kohdassa mainittuja edellytyksiä koskevasta tuomioistuinvalvonnasta on todettava, että unionin lainsäätäjälle on jätettävä laaja harkintavalta alalla, jolla siltä edellytetään poliittisten, taloudellisten ja sosiaalisten valintojen tekemistä ja jolla sen on toteutettava monitahoisia arviointeja. Tähän alaan kuuluva toimenpide voidaan katsoa lainvastaiseksi ainoastaan, jos se on ilmeisen soveltumaton toimivaltaisen toimielimen tavoittelemien päämäärien saavuttamiseen (ks. em. asia S.P.C.M. ym., tuomion 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

47 Nyt käsiteltävässä asiassa on tutkittava, onko mangaanin pitoisuutta koskevien raja-arvojen vahvistaminen direktiivin 98/70 8 a artiklan 2 kohdassa säädetyin tavoin oikeasuhteinen keino direktiivillä tavoiteltujen päämäärien saavuttamiseen.

48 Direktiivin 2009/30 35 perustelukappaleen mukaan MMT:lle vahvistettujen raja-arvojen tarkoituksena on se, että kyseisen aineen käyttö voi aiheuttaa riskejä ihmisen terveydelle sekä vahinkoa ajoneuvojen moottoreille ja päästöjenrajoituslaitteistolle. Direktiivissä säädetään kaikkien polttoaineiden merkitsemisestä ja ilmaistaan näin velvollisuus tiedottamisesta kuluttajille.

49 Terveyden suojelun, ympäristön suojelun ja kuluttajansuojan tavoitteisiin pyritään EY 95 artiklan 3 kohdassa, jossa lainsäätäjä ottaa perustaksi suojelun korkean tason ottamalla erityisesti huomioon kaiken tieteelliseen tietoon perustuvan viimeaikaisen kehityksen, sekä EY 174 artiklan 1 ja 2 kohdassa, joissa määrätään, että unionin ympäristöpolitiikka perustuu muun muassa ennalta varautumisen periaatteeseen.

50 Polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevan rajan vahvistaminen, joka mahdollistaa vastaavasti kyseisen aineen mahdollisesti terveyttä vahingoittavien määrien vähentämisen, ei ole ilmeisen epäasianmukaista unionin lainsäätäjän asettamien terveyden

ja ympäristön suojelua koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi on kuitenkin tutkittava, ylitetäänkö tällä se, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden täyttämiseksi.

51 Nyt käsiteltävässä asiassa on tosin todettava, ettei komission direktiiviehdotuksessa säädetä polttoaineen MMT:tä koskevaa kieltoa eikä rajoitusta. Parlamentin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta sen sijaan esittää kyseisen MMT:n täydellistä kieltämistä. Tästä on direktiivin 2003/17 osalta syytä todeta, että direktiivin 2009/30 antamisajankohtana testimenetelmän kehittäminen ei tieteellisten tietojen perusteella ollut mahdollista tai se oli hankalaa.

52 Lisäksi direktiivin 98/70 8 a artiklan 1 kohdassa säädetään testimenetelmien laatimisesta ja siitä, että päätelmistä tiedotetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31.12.2012 mennessä.

53 Polttoaineen MMT-pitoisuutta koskeva raja on siis vahvistettu, kunnes kyseiset testimenetelmät kehitetään. Se on näin ollen luonteeltaan väliaikainen, ja sitä voidaan muuttaa todetun kehityksen tulosten mukaisesti.

54 Riidanalainen säännös on lopulta nähtävä osaksi direktiivin 2009/30 laajempaa kokonaisuutta; kyseisen direktiivin tavoitteena on säätää polttoaineiden vähimmäislaatuvaatimuksista terveyden ja ympäristön suojelemiseksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen yhteydessä.

55 Tästä seuraa, että kun otetaan huomioon terveydelle aiheutuvat riskit ja ajoneuvojen moottoreille aiheutuvat vahingot sekä testimenetelmien kehittämisen vaikeus, polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevan rajan kaltaisella rajoittavalla toimenpiteellä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen direktiivin 2009/30 tavoitteiden täyttämiseksi.

56 Lisäksi on tutkittava, onko unionin lainsäätäjä harkintavaltaansa käyttäessään pyrkinyt varmistamaan tietyn tasapainon yhtäältä terveyden suojelun ja ympäristön suojelun sekä kuluttajansuojan ja toisaalta toimijoiden taloudellisten intressien välillä, kun se on pyrkinyt sille perustamissopimuksessa asetetun terveyden suojelun ja ympäristön suojelun korkean tason varmistamisen tavoitteeseen.

57 Aluksi on muistettava, ettei komission tekemä vaikutusten arviointi sitonut parlamenttia eikä neuvostoa.

58 Tältä osin tieteellisistä asiakirjoista ja osapuolten välisistä keskusteluista käy ilmi, että direktiivin 2009/30 antamisajankohtana ei julkisen elimen tai riippumattoman tahon toimesta ollut tehty tieteellistä arviointia MMT:n vaikutuksista terveyteen. Alan ammattilaisten toimittamista tutkimuksista on todettava, että niissä tästä esitetyt päätelmät ovat hyvin erilaisia sen mukaan, onko esitetyn tutkimuksen laatinut autoteollisuus vai MMT:n tuottajat.

59 Unionin lainsäätäjä on siis luotettavien ja riittävien tieteellisten tietojen puuttuessa joutunut vakavasti epäilemään sitä, onko MMT vaaraton terveydelle ja ympäristölle.

60 Ennalta varautumisen periaatteen oikea soveltaminen edellyttää ensinnäkin niiden mahdollisesti kielteisten vaikutusten tunnistamista, joita MMT:n ehdotetulla käyttämisellä on terveyteen, ja toiseksi terveysriskien kattavaa arviointia, joka perustuu luotettavimpiin käytettävissä oleviin tieteellisiin tietoihin ja kansainvälisen tutkimuksen tuoreimpiin tuloksiin (ks. asia C-333/08, komissio v. Ranska, tuomio 28.1.2010, Kok., s. I-757, 92 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

61 Kun osoittautuu sen vuoksi, etteivät tehdyt tutkimukset ole riittäviä, vakuuttavia tai selviä, mahdottomaksi määritellä varmasti, onko väitetty vaara olemassa tai kuinka merkittävä se on, mutta kun todellinen vahinko kansanterveydelle on todennäköinen siinä tilanteessa, että vaara toteutuisi, ennalta varautumisen periaatteen nojalla on oikeus toteuttaa rajoittavia toimenpiteitä, kunhan ne ovat syrjimättömiä ja objektiivisia (ks. em. asia komissio v. Ranska, tuomion 93 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

62 Näissä olosuhteissa on katsottava, että unionin lainsäätäjä saattoi ennalta varautumisen periaatteen perusteella toteuttaa suojatoimenpiteitä odottamatta, että näiden vaarojen olemassaolo ja vakavuus osoitetaan täysimääräisesti (ks. em. asia komissio v. Ranska, tuomio 91 kohta).

63 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa asiassa polttoaineen MMT-pitoisuutta koskeva raja ei ole syrjivä, koska sitä sovelletaan koko unionissa sekä kaikkiin MMT:n tuottajiin ja maahantuojiin.

64 Unionin lainsäätäjä on lisäksi voinut perustellusti katsoa, että asianmukainen tapa sovittaa yhteen terveyden suojelun ja ympäristön suojelun sekä kuluttajansuojan ja toisaalta MTT:n tuottajien taloudelliset intressit oli rajoittaa polttoaineen MMT-pitoisuutta asteittain ja samalla säätää direktiivin 98/70 8 a artiklan 3 kohdassa mahdollisuudesta tarkastella rajoja uudelleen arvioinnin tulosten pohjalta.

65 Afton riitauttaa lopuksi rajojen tason ja katsoo, ettei sille ole tieteellistä perustaa, että tasosta aiheutuisi tiettyjä haittoja vanhoille ajoneuvoille ja että unionin lainsäätäjä ei ole tutkinut näitä haittoja. Se lisää, että kyseiset rajat merkitsevät MMT:n tosiasiallista kieltämistä.

66 Koska kuitenkin on epävarmaa, mitä vahinkoja MTT:stä voi aiheutua, ei ole olemassa tarkempia tietoja, joiden perusteella voitaisiin määritellä sellainen polttoaineen MMT-pitoisuuden raja, joka voisi riittävästi estää kyseiset vahingot.

67 Aftonin myynti unionissa vuonna 2008 oli alle 0,5 prosenttia MMT:n maailmanlaajuisesta kokonaismyynnistä, ja se suuntautui muutamiin maihin. Samaan aikaan tietyt jäsenvaltiot, kuten Saksan liittotasavalta, kielsivät MMT:n polttoaineissa.

68 Kun lisäksi otetaan huomioon sekä MMT:n käytöstä aiheutuviin vahinkoihin että MMT:n käyttäjille aiheutuvaan vaaraan liittyvä epävarmuus, polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevan rajan vahvistaminen terveyden suojelun ja ympäristön suojelun korkean tason turvaamiseksi ei vaikuta ilmeisen suhteettomalta MMT:n tuottajien taloudellisiin intresseihin verrattuna.

69 Edellä esitetyn perusteella direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta, siltä osin kuin sillä lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 kohta, ei ole pätemätön siksi, että sillä loukattaisiin ennalta varautumisen periaatetta ja suhteellisuusperiaatetta.

Yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattamatta jättäminen

70 Afton väittää, ettei ole perusteltua vahvistaa MMT:n raja-arvoja rajoittamatta muiden metallisten – myös mangaania sisältävien – lisäaineiden käyttöä.

71 Aftonin mukaan MMT:llä on samankaltainen tehtävä kuin muilla metallisilla lisäaineilla, eikä se aiheuta lisäriskejä terveydelle ja ympäristölle. Se mainitsee syklopentadienyylimangaanitrikarbonyylin (CMT), jonka käyttöä kyseessä olevalla säännöstöllä ei rajoiteta.

72 Unionin tuomioistuimessa huomautuksia esittäneet toimielimet väittävät, että unionissa ei käytetä eikä unioniin tuoda muita mangaanipohjaisia lisäaineita.

73 Parlamentti täsmentää, että MMT:tä on tutkittu ja siitä on tehty riskianalyysejä jo pitkään ja että sitä on kauan käytetty polttoaineissa metallisena lisäaineena, kun taas muista lisäaineista ei ole tutkimuksia.

74 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun tai syrjintäkiellon periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavoin eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavoin, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (em. asia S.P.C.M., tuomion 74 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

75 Tästä on riittävää todeta, ettei Afton ole kiistänyt väitettä, jonka mukaan unionissa ei käytetä eikä sinne tuoda muita mangaanipohjaisia metallisia lisäaineita, kuten CMT:tä.

76 Näin ollen MMT ei ole muihin mangaanipohjaisiin lisäaineisiin rinnastettavassa tilanteessa, eikä unionin lainsäätäjällä ollut siten velvollisuutta määritellä näitä lisäaineita koskevia raja-arvoja.

77 Tästä seuraa, että koska yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamista ei ole todettu, direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta, siltä osin kuin sillä lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 kohta, ei ole pätemätön siksi, että sillä loukattaisiin kyseistä periaatetta.

Oikeusvarmuuden periaatteen noudattamatta jättäminen

78 Afton väittää, että direktiivin 98/70 uusi 8 a artiklan 2 kohta ei ole riittävän täsmällinen polttoaineen MMT-pitoisuuden rajan ja testimenetelmien kehittämisen oletetun yhteyden osalta.

79 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeusvarmuuden yleinen periaate, joka on unionin oikeuden perusperiaate, edellyttää erityisesti, että säännösten on oltava selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin (ks. asia C-110/03, Belgia v. komissio, tuomio 14.4.2005, Kok., s. I-2801, 30 kohta; asia

C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-403, 68 kohta ja em. asia Intertanko ym., tuomion 69 kohta).

80 Toisin kuin Afton väittää, polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevan rajan ja testimenetelmien kehittämisen välisen yhteyden arviointi ei voi liittyä vain direktiivin 98/70 8 a artiklan 2 kohtaan.

81 Direktiivin 98/70 8 a artiklan 3 kohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetään nimenomaisesti, että ”edellä 2 kohdassa tarkoitettua polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevaa rajaa tarkastellaan uudelleen 1 kohdassa tarkoitetulla testimenetelmällä tehdyn arvioinnin tulosten perusteella”.

82 Tästä seuraa, että direktiivin 8 a artiklan 2 kohdan sanamuoto ei aiheuta mitään epäselvyyttä polttoaineen MMT-pitoisuutta koskevan rajan ja testimenetelmien kehittämisen välisestä yhteydestä.

83 Näin ollen ei voida todeta, että oikeusvarmuuden periaatetta olisi loukattu, joten direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta, siltä osin kuin sillä lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 kohta, ei ole pätemätön siksi, että sillä loukattaisiin kyseistä periaatetta.

84 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, ettei ensimmäisen kysymyksen tarkastelussa ole ilmennyt seikkoja, jotka vaikuttaisivat direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohdan, siltä osin kuin sillä lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 kohta, pätevyyteen.

Toinen kysymys

85 Kansallinen tuomioistuin haluaa toisella kysymyksellään selvittää, onko direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohta, jolla lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 4–6 kohta, pätemätön siksi, että siinä asetetaan velvollisuus merkitä metallisia lisäaineita sisältävät polttoaineet.

86 Aftonin mielestä merkintävelvollisuuden asettaminen perustuu ilmeiseen arviointivirheeseen ja on suhteetonta, koska se merkitsee tosiasiassa MMT:n ja muiden metallisten lisäaineiden käytön kieltämistä.

87 Direktiivin 2009/30 johdanto-osan 35 perustelukappaleessa todetaan, että metallisten lisäaineiden ja erityisesti MMT:n käyttö voi lisätä riskiä ihmisen terveydelle ja aiheuttaa vahinkoa ajoneuvojen moottoreille ja päästöjenrajoituslaitteistolle. Viitattuaan ajoneuvojen valmistajien varoituksiin unionin lainsäätäjä pyrkii kyseisen perustelukappaleen viimeisessä virkkeessä varmistamaan, että kuluttajat eivät tietämättään mitätöi ajoneuvojensa takuuta.

88 Kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 123 kohdassa, merkintävelvollisuudella pyritään edistämään kuluttajansuojaa, joka on EY 153 artiklan mukaan yksi unionin tavoitteista. Tämä tavoite pitäisi saavuttaa edistämällä kuluttajan oikeutta tiedonsaantiin.

89 Asianmukainen keino kyseiseen tavoitteeseen pyrkimiseksi on laatia näkyvä merkintä, jossa on teksti ”sisältää metallisia lisäaineita”.

90 Toisin kuin Afton väittää, mainittu tavoite täyttyy, vaikka viesti on suppea ja vaikka siinä ei viitata valmistajien takuuseen.

91 Jotta kuluttaja voisi välttää sekä terveyteensä että ajoneuvoonsa kohdistuvat riskit, hänelle on tiedotettava tällaisista polttoaineessa olevista lisäaineista.

92 Kuluttajansuojan tavoitetta ei myöskään voida saavuttaa pelkästään vahvistamalla direktiivin 98/70 8 a artiklan 2 kohdan mukaiset raja-arvot, joilla pyritään saavuttamaan perustamissopimuksessa edellytetty terveyden ja ympäristön suojelun korkea taso ja jotka koskevat vain MMT:tä.

93 Afton väittää lisäksi, että merkintävelvollisuus vastaa käytännössä metallisten lisäaineiden polttoaineissa käyttämisen kieltämistä.

94 Tästä on todettava joka tapauksessa yhtäältä, että merkintää edellytetään vain myytäessä metallisia lisäaineita sisältävää polttoainetta eikä myytäessä MMT:tä lisäaineena, ja toisaalta, että merkintä ei voi aiheuttaa huomattavaa rasitusta polttoaineen tuottajille ja jakelijoille, kun otetaan huomioon, miten pieni osa siitä – tällä hetkellä alle 0,1 prosenttia unionissa myydyn polttoaineen määrästä – sisältää tällaisia lisäaineita.

95 Näin ollen unionin lainsäätäjä ei tehnyt ilmeistä arviointivirhettä asettaessaan direktiivin 98/70 8 a artiklan 4–6 kohdassa merkintävelvollisuuden, joka ei ole ilmeisen epäasianmukainen direktiivin 2009/30 säädetyn kuluttajansuojan tavoitteen saavuttamiseksi.

96 Edellä esitetystä seuraa, ettei toisen kysymyksen tarkastelussa ole ilmennyt seikkoja, jotka vaikuttaisivat direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohdan, jolla lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 4–6 kohta, pätevyyteen.

97 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että kysymysten tarkastelussa ei ole ilmennyt mitään, mikä vaikuttaisi direktiivin 2009/30 1 artiklan 8 kohdan pätevyyteen, siltä osin kuin sillä lisättiin direktiiviin 98/70 8 a artiklan 2 ja 4–6 kohta.

Oikeudenkäyntikulut

98 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Kysymysten tarkastelussa ei ole ilmennyt mitään, mikä vaikuttaisi direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitetun mekanismin käyttöön ottamisen osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY

muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta 23.4.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/30/EY 1 artiklan 8 kohdan pätevyyteen siltä osin kuin sillä lisättiin bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 13.10.1998 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 98/70/EY uudet 8 a artiklan 2 ja 4–6 kohta.

Allekirjoitukset