Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

17 päivänä joulukuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentäminen – Asetus (EY) N:o 715/2007 – 3 artiklan 10 alakohta – 5 artiklan 2 kohta – Estolaite – Moottoriajoneuvot – Dieselmoottori – Epäpuhtauspäästöt – Moottorinohjausjärjestelmään vaikuttava tietokoneohjelma – Teknologiat ja strategiat, joiden avulla voidaan rajoittaa epäpuhtauspäästöjen syntymistä

Asiassa C-693/18,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka tribunal de grande instance de Paris'n (Pariisin alioikeus, Ranska) tutkintatuomarit ovat esittäneet 26.10.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 29.10.2018, saadakseen ennakkoratkaisun rikosasiassa, jossa vastaajana on

X,

CLCV ym:iden,

A ym:iden,

B:n,

AGLP ym:iden ja

C ym:iden

osallistuessa asian käsittelyyn,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Arabadjiev sekä tuomarit T. von Danwitz ja P. G. Xuereb (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: E. Sharpston,

kirjaaja: hallintovirkamies V. Giacobbo,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.11.2019 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– X, edustajinaan D. Lecat, P. Benson ja J. Philippe, avocats, sekä R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

– A ym., edustajanaan C. Constantin-Vallet, avocat,

– B, edustajinaan P. Peuvrel ja X. Leuck, avocats,

– AGLP ym., edustajanaan F. Sartre, avocat,

– C ym., edustajinaan J. Bensaid ja F. Verdier, avocats,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään aluksi D. Colas, J. Traband, E. Leclerc ja A.-L. Desjonquères, sittemmin J. Traband, E. Leclerc ja A.-L. Desjonquères,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajinaan G. Palatiello ja P. Pucciariello, avvocati dello Stato,

– Euroopan komissio, asiamiehinään J.-F. Brakeland, M. Huttunen ja A. C. Becker,

kuultuaan julkisasiamiehen 30.4.2020 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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 (EUVL 2007, L 171, s. 1) 3 artiklan 10 alakohdan sekä 5 artiklan 2 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty rikosasiassa, jossa autonvalmistaja X:ää epäillään siitä, että se oli saattanut Ranskan markkinoille moottoriajoneuvoja, jotka oli varustettu tietokoneohjelmalla, jolla voitiin muuttaa epäpuhtauspäästöjen rajoitusjärjestelmää ohjelman havaitsemien ajo-olosuhteiden perusteella.

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 mukaan (EUVL 2006, L 375, s. 232) – vahvistetaan moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat tekniset vaatimukset.

4 Mainitun säännön 2.16 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Tässä säännössä tarkoitetaan:

– –

2.16 ’Estolaitteella’ rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoidakseen, 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."

5 UN/ECE:n säännössä nro 83 olevasta 7.3.1.2 kohdasta ilmenee, että pakokaasujen takaisinkierrätys [(Exhaust Gas Recirculation (EGR)] kuuluu pakokaasunvalvontajärjestelmän muuttujiin.

Unionin oikeus

Päätös 97/836/EY

6 Euroopan yhteisö liittyi kyseiseen sopimukseen 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 tehdyn neuvoston päätöksen 97/836/EY (EYVL 1997, L 346, s. 78) 1 artiklalla.

7 Kyseisen päätöksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"[Vuoden 1958 tarkistetun sopimuksen] 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti yhteisö ilmoittaa rajoittavansa liittymisensä YK:n Euroopan talouskomission niiden sääntöjen soveltamiseen, joiden luettelo on tämän päätöksen liitteessä II."

8 Liitteessä II lueteltuihin UN/ECE-sääntöihin kuuluu UN/ECE:n sääntö nro 83.

Puitedirektiivi

9 Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5.9.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (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 puitedirektiivi), johdanto-osan 11 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"– – UNECE-säännöt, joihin yhteisö kyseisen päätöksen mukaisesti liittyy, ja muutokset tällaisiin UNECE-sääntöihin, joihin yhteisö on jo liittynyt, olisi sisällytettävä yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyyn joko ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntävaatimuksina tai vaihtoehtoina voimassa olevalle yhteisön oikeudelle. – –"

10 Puitedirektiivin 34 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”UNECE-säännöt, joihin yhteisö on liittynyt ja jotka luetellaan liitteessä IV olevassa I osassa ja liitteessä XI, ovat osa ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää samalla tavalla kuin erityisdirektiivit tai -asetukset. Niitä sovelletaan liitteessä IV olevassa I osassa ja liitteessä XI olevan taulukon asiaa koskevissa sarakkeissa lueteltuihin ajoneuvoluokkiin.”

11 Puitedirektiivin 35 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Liitteessä IV olevassa II osassa luetellut UNECE-säännöt katsotaan vastaavia erityisdirektiivejä tai -asetuksia vastaaviksi, jos niillä on sama soveltamisala ja kohde.”

12 Puitedirektiivin liitteessä IV mainitaan UN/ECE:n sääntö nro 83.

Asetus N:o 715/2007

13 Asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäisessä, neljännessä, viidennessä ja kuudennessa 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.

– –

(4) – – liikenteen alan (ilma-, meri- ja maaliikenne), kotitalouksien ja energia-alan, maatalouden ja teollisuuden päästöjä on saatava vähennettyä edelleen, jotta Euroopan unionin ilmanlaatua koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa. – –

(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. – –”

14 Kyseisen asetuksen 3 artiklan 6 ja 10 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä tarkoitetaan

– –

6) ’pakokaasupäästöillä’ kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauksien päästöjä;

– –

10) ’estolaitteella’ rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä 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”.

15 Mainitun 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 kestävyyden 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. – –

– –”

16 Asetuksen N:o 715/2007 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.”

17 Kyseisen asetuksen liitteessä I, jonka otsikko on ”Päästörajat”, säädetään muun muassa typpioksidipäästöjen raja-arvoista.

Asetus (EY) N:o 692/2008

18 Asetuksen N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18.7.2008 annetun komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 (EUVL 2008, L 199, s. 1) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

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

19 Asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 18 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

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

20 Mainitun asetuksen liitteessä III, jonka otsikko on ”Keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkastus tavanomaisissa ympäristöoloissa (tyyppi 1 -testi)”, säädetään seuraavaa:

”1. Johdanto

Tässä liitteessä kuvaillaan tyyppi 1 -testin menettely, jolla tarkastetaan keskimääräiset pakokaasupäästöt tavanomaisissa ympäristöoloissa.

– –”

21 Asetuksen N:o 692/2008 liitteessä XI, jonka otsikko on ”Moottoriajoneuvojen sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä)”, olevassa lisäyksessä 2, joka koskee ”ajoneuvoperheen olennaisia piirteitä”, säädetään seuraavaa:

”– –

Päästöjenrajoitusjärjestelmä:

– –

– pakokaasujen kierrätys (on tai ei ole),

– –”

Ranskan oikeus

22 Kuluttajansuojalain (code de consommation) L. 213-1 §:ssä, sellaisena kuin se oli voimassa 18.3.2014 saakka, säädettiin seuraavaa:

”Vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi ja enintään 35 000 euron suuruiseen sakkorangaistukseen tai jompaankumpaan näistä rangaistuksista on tuomittava se, joka 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

3° tuotteen soveltuvuudesta käyttötarkoitukseensa, sen käyttöön liittyvien vaarojen, suoritettujen tarkastusten, käyttötapojen tai noudatettavien varotoimien osalta.”

23 Kyseisen lain L. 213-1 §:ssä, sellaisena kuin sitä sovelletaan ajanjaksoon 19.3.2014–30.6.2016, säädetään seuraavaa:

”Vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi ja 300 000 euron suuruiseen sakkorangaistukseen on tuomittava se, joka 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

3° tuotteen soveltuvuudesta käyttötarkoitukseensa, sen käyttöön liittyvien vaarojen, suoritettujen tarkastusten, käyttötapojen tai noudatettavien varotoimien osalta.

Sakon määrää voidaan korottaa siten, että se on oikeassa suhteessa lainvastaisesta menettelystä saatuun etuun, 10 prosenttiin keskimääräisestä vuotuisesta liikevaihdosta, joka lasketaan rikoksen tekohetkellä tiedetyn kolmen viimeisen vuotuisen liikevaihdon perusteella.”

24 Mainitun lain L. 213-2 §:ssä, sellaisena kuin sitä sovellettiin 18.3.2014 saakka, säädettiin seuraavaa:

”Edellä L. 213-1 §:ssä säädetyt rangaistukset on tuomittava enintään kaksinkertaisina,

1° jos L. 213-1 §:ssä tarkoitetut rikokset ovat johtaneet siihen, että tavaran käyttö on vaarallista ihmisten tai eläinten terveydelle

2° jos L. 213-1 §:ssä tarkoitettu rikos tai sen yritys on tehty

a) väärien tai epätarkkojen painojen, mittojen tai muiden välineiden avulla, tai

b) sellaisten menettelyjen tai toimintatapojen avulla, joiden tarkoituksena on vääristää analyysejä, annostelua, punnitsemista tai mittaamista käsittäviä toimenpiteitä tai vaikuttaa vilpillisesti tavaroiden koostumukseen, painoon tai tilavuuteen, myös silloin, kuin näin on toimittu ennen kyseisiä toimenpiteitä, tai

c) esittämällä vilpillisiä tietoja tarkoituksessa uskotella, että aiemmin on suoritettu tarkka toimenpide.”

25 Saman lain L 213-2 §:ssä, sellaisena kuin sitä sovelletaan ajanjaksoon 19.3.2014–30.6.2016, säädetään seuraavaa:

”I.- Edellä L. 213-1 §:ssä säädetyt rangaistukset on tuomittava enintään viiden vuoden vankeutena ja 600 000 euron suuruisena sakkorangaistuksena, jos mainitussa L. 213-1 §:ssä tarkoitettu rikos tai sen yritys on tehty

1° väärien tai epätarkkojen painojen, mittojen tai muiden välineiden avulla, tai

2° sellaisten menettelyjen tai toimintatapojen avulla, joiden tarkoituksena on vääristää analyysejä, annostelua, punnitsemista tai mittaamista käsittäviä toimenpiteitä tai vaikuttaa vilpillisesti tavaroiden koostumukseen, painoon tai tilavuuteen, myös silloin, kuin näin on toimittu ennen kyseisiä toimenpiteitä, tai

3° esittämällä vilpillisiä tietoja tarkoituksessa uskotella, että aiemmin on suoritettu tarkka toimenpide.

II.- Edellä L. 213-1 §:ssä säädetyt rangaistukset on tuomittava enintään seitsemän vuoden vankeusrangaistuksena ja 750 000 euron suuruisena sakkorangaistuksena, jos L. 213-1 §:ssä tarkoitettu rikos tai sen yritys

1° on johtanut siihen, että tavaran käyttö on vaarallista ihmisten tai eläinten terveydelle

2° on tehty järjestäytyneenä ryhmänä.

III.- Tässä pykälässä säädetyn sakkorangaistuksen määrää voidaan korottaa siten, että se on oikeassa suhteessa lainvastaisesta menettelystä saatuun etuun, 10 prosenttiin keskimääräisestä vuotuisesta liikevaihdosta, joka lasketaan rikoksen tekohetkellä tiedetyn kolmen viimeisen vuotuisen liikevaihdon perusteella."

26 Kuluttajansuojalain, sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa, L. 213-6 §:ssä säädetään seuraavaa:

"Oikeushenkilöt, joiden on rikoslain (code pénal) 121-2 §:ssä säädetyin edellytyksin todettu olevan rikosoikeudellisessa vastuussa edellä L. 213-1–L. 213-4 §:ssä määritellyistä rikoksista, voidaan tuomita paitsi sakkorangaistukseen rikoslain 131-38 §:ssä säädettyjen menettelyjen mukaisesti myös rikoslain 131-39 §:n 2–9 momentissa säädettyihin rangaistuksiin.

Rikoslain 131-39 §:n 2 momentissa mainittu kielto koskee toimintaa, jota harjoitettaessa tai jonka harjoittamisen yhteydessä rikos on tehty."

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

27 Yhtiö X on autonvalmistaja, joka myy moottoriajoneuvoja Ranskassa. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseistä yhtiötä moititaan siitä, että se oli saattanut kyseisellä alueella liikenteeseen ajoneuvoja, jotka on varustettu tietokoneohjelmalla, joka voi tunnistaa kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaiheen siinä suoritettavien pakokaasupäästöjä, erityisesti typpioksidia (NOx), koskevien tarkastusten tulosten vääristämiseksi.

28 Conseil régional d'Île-de-Francen (Île-de-Francen aluevaltuusto, Ranska) liikenteestä vastaava varapuheenjohtaja teki 28.9.2015 parquet de Paris'lle (Pariisin syyttäjäviranomainen, Ranska) mediassa julkaistujen tietojen perusteella ilmoituksen yhtiön X toimista, jotka koskivat kyseisellä ohjelmalla varustettujen ajoneuvojen saattamista markkinoille.

29 Pariisin syyttäjäviranomainen katsoi, että tapahtunutta oli pidettävä "törkeänä harhaanjohtamisena", ja ilmoitti siitä 2.10.2015 office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique'lle (ympäristö- ja kansanterveysvahinkojen torjunnan keskusvirasto, jäljempänä OCLAESP), jotta tämä aloittaisi tutkimuksen siitä, millaisissa olosuhteissa kyseiset ajoneuvot oli saatettu liikenteeseen Ranskan markkinoilla.

30 Samaan aikaan ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (ympäristöstä, kestävästä kehityksestä ja energia-asioista vastaava ministeri, Ranska) pyysi direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes'n (kilpailu- kuluttaja- ja petostentorjuntavirasto, Ranska) Service national des enquêtes (SNE) -yksikköä (kansallinen tutkimusyksikkö) suorittamaan tutkimuksia sen selvittämiseksi, oliko Ranskan alueella myyntiin saatettuja ajoneuvoja varustettu tällaisella tietokoneohjelmalla.

31 Epäpuhtauspäästöjä koskevan osittaisen tyyppihyväksynnän yhteydessä ajoneuvoja testataan seuraten testiprotokollaa, jonka parametrit, muun muassa sovellettava nopeusprofiili, lämpötila ja ajoneuvon esivakauttaminen, on määritelty asetuksella. Tyyppihyväksyntätestissä käytettävä nopeusprofiili, jota

kutsutaan nimellä New European Driving Cycle (NEDC), muodostuu neljän kaupunkiajosyklin ja yhden maantieajosyklin toistuvasta ajamisesta laboratoriossa. Sen avulla voidaan siis tarkistaa, että päästetty NOx-määrä alittaa asetuksen N:o 715/2007 liitteessä I säädetyn enimmäismäärän.

32 Pakokaasujen takaisinkierrättämiseen tarkoitettu venttiili (Exhaust Gas Recirculation, jäljempänä EGR-venttiili) on yksi autonvalmistajien, mukaan lukien yhtiön X, käyttämistä teknologioista, joilla ne rajoittavat ja vähentävät polttoaineen epätäydellisestä palamisesta aiheutuvia NOx-päästöjä.

33 EGR-venttiili mahdollistaa avattuna pakokaasujen ohjaamisen kaasun imusarjaan, jotta ne voidaan polttaa toiseen kertaan ja jäähdyttää lämmönvaihtimen avulla. EGR-venttiiliä ohjaa moottorinohjausjärjestelmä (ECU), jolla tarkoitetaan ajoneuvoon asennettua tietoteknistä järjestelmää, joka ohjaa sähköisesti ajoneuvon eri toimintoja, kuten moottoria, vaihteistoa ja turvalaitteita. Moottorinohjausjärjestelmä ohjaa reaaliajassa EGR-venttiilin avaamista ja lähettää ohjeistusta EGR-venttiilin hallintalaitteelle muun muassa nopeutta, moottorin lämpötilaa tai ilman lämpötilaa seuraavien eri anturien keräämien tietojen perusteella. Päästöjenvähentämisen tehokkuus on siis sidoksissa kyseisen venttiilin avaamiseen, jota ohjaa moottorinohjausjärjestelmään kuuluvan tietokoneohjelman lähdekoodi.

34 SNE liitti raporttiinsa Union technique de l'automobile du motocyle et du cyclen (autojen ja moottoripyörien tarkastuselin, Ranska), joka on Ranskan ainoa ajoneuvojen tyyppihyväksyntätestien suorittamiseen valtuutettu elin, tekemät testit ja kokeet. Kyseisistä testeistä, joiden tarkoituksena oli selvittää, oliko päästöjenrajoitustesteissä syytä epäillä vilppiä, ilmeni, että yhtiön X tiettyjen ajoneuvojen NOx-päästöt olivat 2, 3,2, 3,4 tai 3,6-kertaiset kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyssä todettuihin arvoihin nähden.

35 Ympäristöstä, kestävästä kehityksestä ja energia-asioista vastaavan ministeriön Institut français du pétrole Energies Nouvellesin (IFPEN) (energia-alan tutkimus- ja koulutuselin, Ranska) tehtäväksi antamissa, kyseisen yhtiön kolmea ajoneuvoa koskeneissa täydentävissä testeissä kävi ilmi, että NOx-päästöt olivat matalampia silloin, kun oli tunnistettu jokin tyyppihyväksynnän vaihe, koska EGR-venttiiliä avattiin tällöin huomattavasti enemmän.

36 Yhtiön X Ranskan tytäryhtiön johtaja kertoi 16.10.2015 pidetyssä vapaamuotoisessa kuulemisessa, ettei hänelle ollut ilmoitettu kyseisen tietokoneohjelman toimintamekanismista ja sen vilpillisyydestä, ja täsmensi, että kyseisellä ohjelmalla varustetut ajoneuvot vedettäisiin takaisin mainitun ohjelman päivittämiseksi.

37 Eräs asianajotoimisto toimitti 15.12. ja 18.12.2015 yhtiön X pyynnöstä tutkijoille asiakirjan, jolla pyrittiin osoittamaan, ettei EGR-järjestelmää voitu pitää asetuksessa N:o 715/2007 tarkoitettuna ”estolaitteena”.

38 Virallinen syyttäjä saattoi kyseisen tutkinnan jälkeen asian 19.2.2016 tribunal de grande instance de Paris'n (Pariisin alioikeus, Ranska) kolmen tutkintatuomarin käsiteltäväksi. Rikosoikeudellisen menettelyn aloittamista koskevassa hakemuksessa yhtiötä X moitittiin siitä, että se oli 1.9.2009 alkaen johtanut Ranskan alueella harhaan Euro 5- ja Euro 6 -sukupolven dieselmoottoreilla varustettujen ajoneuvojen ostajia ajoneuvojen keskeisten ominaisuuksien – koska ajoneuvoissa oli ollut asetuksen N:o 715/2007 vastainen estolaite – ja suoritettujen tarkastusten osalta, jolloin raskauttavana seikkana oli se, että teot olivat johtaneet siihen, että kyseisten tavaroiden käyttäminen oli vaarallista ihmisten tai eläinten terveydelle.

39 Tribunal de grande instance de Paris'n tutkintatuomarit määräsivät asiantuntijan analysoimaan UTAC:n ja IFPEN:n hallintoviranomaisen pyynnöstä suorittamien testien tulokset ja suorittamaan tarvittaessa muita teknisiä analyyseja kyseessä olevan tietokoneohjelman mekanismin kuvailemiseksi ja sen selventämiseksi, miten ohjelma vaikuttaa sillä varustettujen ajoneuvojen NOx-päästöjen kasvuun. Asiantuntija katsoi 26.4.2017 toimittamassaan raportissa, että kyseisissä ajoneuvoissa oli ollut laite,

joka oli mahdollistanut tyyppihyväksyntämenettelyn havaitsemisen, poltettujen kaasujen takaisinkierrätyksen mukauttamisen tyyppihyväksynnän saamiseksi ja NOx-päästöjen vähentämisen kyseistä menettelyä varten. Hän katsoi, että niiden päästöjenrajoitusjärjestelmiä oli manipuloitu EGR-venttiilin avaamisen lisäämiseksi silloin, kun tyyppihyväksyntävaihe oli havaittu. Venttiilin avaamisen harventaminen kyseisten ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa vähentää asiantuntijan mukaan päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta ja johtaa NOx-päästöjen kasvuun.

40 Asiantuntija katsoi, että jos EGR-venttiilin toiminta tavanomaisissa käyttöolosuhteissa olisi ollut samanlaista kuin tyyppihyväksyntämenettelyissä, kyseiset ajoneuvot olisivat tuottaneet selvästi vähemmän NOx-päästöjä, niiden kulutus ja teho olisivat olleet pienemmät ja ne olisivat vaatineet enemmän ja kalliimpaa huoltamista. Manipuloimisen ansiosta ajoneuvojen kiihdytyskapasiteetti ja potentiaalinen teho olivat suurempia ja imuilmaputket, venttiilit ja palotila kuluivat vähemmän, mikä pidentää moottorin elinikää ja tekee siitä luotettavamman. Kyseisiä ajoneuvoja ei siis olisi tyyppihyväksytty ilman manipuloimista.

41 Yhtiö X kutsuttiin 28.3.2017 tribunal de grande instance de Paris'n tutkintatuomarien kuultavaksi. Koska sillä oli avustajaan oikeutetun todistajan asema, se kieltäytyi vastaamasta sille esitettyihin kysymyksiin. Yhtiön X kotipaikkajäsenvaltion oikeusviranomaiset myös kieltäytyivät toimittamasta tutkintatuomarien pyytämiä tutkintaan liittyviä tietoja. Lisäksi on mainittava, että kyseisen tuomioistuinkäsittelyn yhteydessä yli 1 200 henkilöä on esittänyt yksityisoikeudellisen vaatimuksen.

42 Tribunal de grande instance de Paris'n tutkintatuomarit esittävät, että koska laitteet, joilla voidaan vaikuttaa ajoneuvojen päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan, voivat olla erilaisia, on tärkeää täsmentää, mitä asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu estolaitteen käsite kattaa, koska kyseinen käsite määritellään kyseisessä säännöksessä käyttämällä useita muita käsitteitä, joita unionin tuomioistuin ei vielä ole tulkinnut.

43 Koska pääasiassa kyseessä olevassa rikostutkinnassa tarkoitettu luokittelu "harhaanjohtamiseksi" perustuu asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun "estolaitteen" luonnehdintaan, tribunal de grande instance de Paris'n tutkintatuomarit katsovat, että kyseisten säännösten tulkinta on tarpeen, jotta voidaan päättää sekä yhtiön X mahdollisesta syytteeseenpanosta että asian siirtämisestä tuomioistuimen ratkaisukokoonpanon käsiteltäväksi.

44 Tässä tilanteessa Tribunal de grande instance de Paris'n tutkintatuomarit ovat päättäneet lykätä asian käsittelyä ja 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 NOx-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 aktivoidakseen 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) [Asetuksen N:o 715/2007] 5 artiklassa säädettyjen poikkeusten tulkinta
a) Mitä asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädetyt 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 tarkoitetulla tavalla perusteltua?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

45 Yhtiö X on väittänyt, että ennakkoratkaisupyyntö ei täytä tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä ensinnäkään siksi, että unionin tuomioistuimen vastaus esitettyihin kysymyksiin ei ole tarpeen, jotta kansallinen tuomioistuin voisi ratkaista käsiteltävänään olevan pääasian. Se väittää tältä osin, että vastaus ei voi vaikuttaa sen Ranskan rikosoikeudessa säädetyn törkeän harhaanjohtamisen, josta sitä moititaan, tunnusmerkistöön.

46 Toiseksi yhtiö X katsoo, että rikoksen tunnusmerkistön kytkeminen asetuksen N:o 715/2007 tulkintaan on rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vastaista.

47 Kolmanneksi yhtiö X väittää, ettei ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa ole tässä vaiheessa vireillä mitään oikeusriitaa, joka liittyisi esitettyihin kysymyksiin, joten esitetyt kysymykset ovat puhtaasti hypoteettisia. Koska se ei ole ottanut kantaa näihin kysymyksiin, niitä on pidettävä pelkkänä pyyntönä antaa unionin oikeuden sääntöjä koskeva neuvoa-antava lausunto.

48 Neljänneksi se katsoo, ettei esitetyistä kysymyksistä keskusteltu kontradiktorisessa menettelyssä, mikä loukkaa hyvän lainkäytön periaatetta.

49 Viidenneksi yhtiö X katsoo, että vaikka esitetyt kysymykset heijastavat ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen arviointia, ennakkoratkaisupyynnössä ei esitetä riittävän selkeästi syitä, joiden vuoksi kyseinen tuomioistuin katsoo, että asetuksen N:o 715/2007 säännösten tulkinnasta on hyötyä pääasian ratkaisemisen kannalta, eikä kyseisen tulkinnan ja pääasian välistä yhteyttä. Kyseinen yhtiö on täsmentänyt tältä osin myös, että ennakkoratkaisukysymykset esitettiin ennenaikaisesti, koska asian tosiseikkoja ei ole tässä tutkinnan vaiheessa selvitetty riittävän täsmällisesti.

50 On muistutettava, 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 esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos siis esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimella on lähtökohtaisesti velvollisuus vastata niihin (tuomio 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Asiakirjaväärennökset), C-510/19, EU:C:2020:953, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

51 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 (tuomio 24.11.2020, Openbaar Ministerie (Asiakirjaväärennökset), C-510/19, EU:C:2020:953, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

52 Nyt esillä olevassa asiassa on todettava, että ennakkoratkaisupyynnössä on yksityiskohtainen esitys pääasiaa koskevista oikeussäännöistä ja tosiseikoista sekä niistä syistä, joiden vuoksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on katsonut vastauksen sen esittämiin kysymyksiin olevan tarpeen asian ratkaisemiseksi.

53 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee myös, että kansallisessa oikeudessa säädetty ”törkeä harhaanjohtaminen” riippuu senkaltaisten tekojen osalta, joista yhtiötä X moititaan, siitä, voidaanko pääasiassa kyseessä olevaa tietokoneohjelmaa pitää asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettuna ”estolaitteena”, jonka käyttö on kielletty kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan nojalla.

54 Näin ollen ei siis voida katsoa, että pyydetyllä unionin oikeuden tulkinnalla ei olisi yhteyttä pääasian oikeusriidan tosiseikkoihin tai kohteeseen.

55 Tämän jälkeen on muistutettava Ranskan rikosoikeudessa säädetyn törkeän harhaanjohtamisen tunnusmerkistön täyttymisen toteamisesta, että koska SEUT 267 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä kansallisen oikeuden tulkinta ja siinä säädettyjen edellytysten tutkiminen kuuluvat yksinomaan ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle (tuomio 13.11.2018, Čepelnik, C-33/17, EU:C:2018:896, 24 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), yhtiön X tältä osin esittämät perustelut eivät voi riittää kumoamaan edellä 51 kohdassa mainittua olettamaa ennakkoratkaisupyynnön merkityksellisyydestä.

56 Sama koskee yhtiön X perusteluja, jotka koskevat rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta. Asetuksessa N:o 715/2007 ei nimittäin säädetä rikosoikeudellisista seuraamuksista, joten kyseisellä periaatteella ei ole merkitystä, kun arvioidaan nyt käsiteltävän ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä.

57 Lopuksi on mainittava, ettei yhtiön X perusteluja, joiden mukaan esitetyistä ennakkoratkaisukysymyksistä ei käyty kontradiktorista keskustelua, voida hyväksyä, koska SEUT 267 artiklassa ei aseteta ennakkoratkaisua pyytävässä tuomioistuimessa käytävän menettelyn kontradiktorisuutta edellytykseksi sille, että asia voidaan saattaa unionin tuomioistuimen tutkittavaksi (tuomio 16.7.2020, Governo della Repubblica italiana (Italialaisten rauhantuomarien asema), C-658/18, EU:C:2020:572, 63 kohta).

58 Ennakkoratkaisupyyntö voidaan näin ollen ottaa tutkittavaksi.

Asiakysymys

Ensimmäinen kysymys

59 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava siten, että tietokoneohjelma, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai vaikuttaa siihen, on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”rakenteeseen kuuluva laite”.

60 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa määritellään ”estolaitteella” tarkoitettavan ”rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametriä 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”.

61 Kyseisestä säännöksestä ilmenee, että siinä ei määritellä rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitettä.

62 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee tältä osin, että sellaisten ilmaisujen, joita ei ole määritelty unionin oikeudessa, merkitys ja ulottuvuus on määriteltävä sen tavanomaisen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat (tuomio 1.10.2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, 29 kohta).

63 Ensinnäkin on mainittava, että ilmaisulla ”rakenteeseen kuuluva laite” tarkoitetaan tavanomaisessa merkityksessään esinettä, joka on valmistettu sen sisällyttämiseksi toiminnalliseen kokonaisuuteen.

64 Toiseksi kyseisen asetuksen 3 artiklan 10 alakohdasta ilmenee, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla estolaitteen käsitteellä tarkoitetaan ”kaikkia” rakenteeseen kuuluvia laitteita. Tältä osin on katsottava Ranskan hallituksen ja komission tavoin, että tällainen estolaitteen määritelmä antaa siis rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitteelle laajan ulottuvuuden siten, että se kattaa sekä mekaaniset osat että mekaanisten osien aktivoitumista ohjaavat elektroniset osat, koska ne vaikuttavat päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentävät sen tehokkuutta.

65 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että EGR-venttiilin avautumista ohjaa reaaliajassa yksi moottorinohjausjärjestelmistä, joka on ajoneuvoon asennettu tietotekninen järjestelmä. Kyseinen ohjausjärjestelmä lähettää eri anturien muun muassa nopeudesta tai moottorin lämpötilasta keräämien tietojen perusteella ohjeita EGR-venttiilin toimilaitteelle. Päästöjenvähentämisen tehokkuus on siis sidoksissa kyseisen venttiilin avaamiseen, jota ohjaa moottorinohjausjärjestelmään kuuluvan tietokoneohjelman lähdekoodi.

66 Koska pääasiassa kyseessä olevan kaltainen moottorinohjausjärjestelmään kuuluva tietokoneohjelma vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta, se on näin ollen asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa tarkoitettu ”rakenteeseen kuuluva laite”.

67 Tätä rakenteeseen kuuluvan laitteen käsitteen laajaa tulkintaa tukee asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on – kuten sen johdanto-osan kuudennesta perustelukappaleesta ilmenee – dieselajoneuvojen NOx-päästöjen huomattava vähentäminen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi.

68 Ensimmäiseen kysymykseen on kaiken edellä esitetyn perusteella vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että tietokoneohjelma, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai vaikuttaa siihen, on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu rakenteeseen kuuluva laite, koska se vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta.

Toinen kysymys

69 Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan kuuluvat ainoastaan pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyksi kutsuttavat teknologiat ja strategiat, joilla vähennetään päästöjä jälkikäteen eli niiden muodostumisen jälkeen, vai myös sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla EGR-järjestelmän tavoin vähennetään päästöjä etukäteen eli niiden muodostumisen aikana.

70 Aluksi on muistutettava, että valmistajilla on käytettävissään kaksi strategiaa dieselajoneuvojensa päästöjen vähentämiseksi. Yhtäältä EGR-järjestelmän kaltainen niin sanottu moottorisisäinen strategia, jossa vähennetään epäpuhtauksien muodostumista itse moottorissa, ja toisaalta niin sanottu pakokaasujen jälkikäsittelystrategia, jossa käsitellään pakokaasupäästöjä niiden muodostumisen jälkeen.

71 Asetuksessa N:o 715/2007 ei määritellä päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitettä sellaisenaan mutta sen johdanto-osassa muistutetaan, että kun otetaan huomioon asetuksen päästöjen vähentämistä koskeva tavoite, on tarpeen ottaa käyttöön laitteita, joilla mitataan ja siten rajoitetaan päästöjä ajoneuvon käyttämisen aikana.

72 Edellä 62 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan sellaisten ilmaisujen, joita ei ole määritelty unionin oikeudessa, merkitys ja ulottuvuus on määriteltävä sen tavanomaisen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat.

73 Aluksi on mainittava, että päästöjenrajoitusjärjestelmä on kirjaimellisesti ymmärrettynä ajoneuvon se osa, jolla pyritään rajoittamaan sen päästöjä.

74 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee tältä osin, että EGR-järjestelmä on laite, jonka ainoana tarkoituksena on vähentää ja siten rajoittaa NOx-päästöjä. Näin ollen asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdasta ei voida päätellä, ettei tällainen laite voisi teknisesti kuulua päästöjenrajoitusjärjestelmään, koska sen avulla voidaan rajoittaa NOx-päästöjen määrää ennalta vahvistettujen parametrien perusteella.

75 Tällaista tulkintaa tukee lisäksi asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan asiayhteys. Kyseistä säännöstä, joka sisältyy kyseisen asetuksen I lukuun, joka koskee asetuksen tarkoitusta, soveltamisalaa ja määritelmiä, on tarkasteltava siten, että huomioon otetaan kyseisen asetuksen eri säännökset ja moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää Euroopan unionissa koskeva säännöstö, jonka osa kyseinen asetus on.

76 Tältä osin on muistutettava, että puitedirektiivin liitteessä IV olevassa I osassa luetellaan ne säädökset, joissa säädetään aineellisista edellytyksistä, joiden on täytyttävä moottoriajoneuvon tyyppihyväksynnän myöntämiseksi. Asetus N:o 715/2007 mainitaan kyseisessä liitteessä, ja sen 5 artiklassa säädetään, että 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. Päästöjenrajoittamisen osalta kyseisessä artiklassa asetetaan erityisiä teknisiä vaatimuksia, joista on säädetty asetuksella N:o 692/2008. Viimeksi mainitussa asetuksessa puolestaan viitataan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien tiettyjen teknisten vaatimusten osalta UN/ECE:n sääntöön nro 83.

77 Ensimmäiseksi on mainittava asetuksen N:o 715/2007 osalta, että sen 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on voitava varmistaa, että muun muassa pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Tältä osin kyseisen asetuksen 3 artiklan 6 alakohdassa määritellään, että ”pakokaasupäästöillä” tarkoitetaan ”kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauksien päästöjä”.

78 Kyseisillä säännöksillä vahvistetaan siis yksinomaan tavoite, joka valmistajien on saavutettava, eli pakokaasupäästöjen rajoittaminen, mutta niissä ei täsmennetä keinoja sen toteuttamiseksi.

79 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa, kun sitä tarkastellaan kyseisen asetuksen muiden säännösten valossa, on näin ollen tulkittava siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite ei sulje pois teknologioita ja strategioita, joilla vähennetään päästöjä etukäteen eli niiden muodostumisen aikana.

80 Toiseksi on mainittava, että myös UN/ECE:n säännössä nro 83 ja erityisesti sen 2.16 artiklassa viitataan päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteeseen täsmentämättä kuitenkaan, viitataanko kyseisellä käsitteellä toimenpiteisiin, jotka toteutetaan päästöjen käsittelemiseksi niiden muodostumisen jälkeen, vai toimenpiteisiin niiden muodostumisen rajoittamiseksi.

81 Kyseisessä oikeussäännössä ”estolaite” määritellään nimittäin vastaavalla tavalla kuin asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa. Kyseisestä 2.16 artiklasta ei näin ollen voida päätellä, että siinä tarkoitettu ”päästöjenrajoitusjärjestelmä” kattaisi teknologiat ja strategiat, joilla vähennetään pakokaasupäästöjä niiden muodostumisen jälkeen, mutta ei teknologioita ja strategioita, joilla pyritään rajoittamaan niiden muodostumista.

82 Lisäksi UN/ECE:n säännössä nro 83 olevassa 7.3.1.2 kohdassa, jonka otsikko on ”Pakokaasunvalvontajärjestelmä”, todetaan, että EGR-järjestelmä on yksi kyseisistä muuttujista. Kyseisistä oikeussäännöistä seuraa siten, että EGR-järjestelmä kuuluu päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan.

83 Kolmanneksi on niin, että vaikka asetuksen N:o 692/2008 2 artiklan 18 alakohdassa määritellään ”päästöjenrajoitusjärjestelmä” siten, että sillä tarkoitetaan OBD-järjestelmän yhteydessä ”moottorin toiminnan sähköistä ohjainta sekä kaikkia pakokaasu- ja haihtumispäästöihin vaikuttavia laitteita, jotka lähettävät tietoja ohjaimelle tai vastaanottavat tietoja ohjaimelta”, ja vaikka sama asetus sisältää useita säännöksiä, jotka koskevat ajoneuvojen pakokaasujärjestelmään kuuluvia erilaisia päästöjenkäsittelyjärjestelmiä ja joissa niitä pidetään ”päästöjenrajoitusjärjestelminä”, siinä luetellaan saman luonnehdinnan alla moottorinsisäisiä järjestelmiä, joilla pyritään rajoittamaan päästöjen muodostumista. Tässä yhteydessä kyseisen asetuksen liitteessä XI olevassa lisäyksessä 2 mainitaan nimenomaisesti pakokaasujen kierrätys päästöjenrajoitusjärjestelmien luettelossa. Tämä juuri on EGR-järjestelmän tarkoitus.

84 Lisäksi on muistutettava, että moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntämenettelyissä päästöjen määrä mitataan aina pakoputken päästä, kuten asetuksen N:o 692/2008 liitteestä 3 ilmenee. Pakokaasupäästöjä niiden muodostumisen jälkeen vähentävän strategian ja niiden muodostumisen rajoittamiseen tähtäävän strategian välillä ei siis voida tehdä eroa.

85 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan asiayhteydestä ilmenee siten, että päästöjenrajoitusjärjestelmän käsite kattaa sekä ajoneuvojen moottorinsisäiset teknologiat ja strategiat, joilla pyritään vähentämään päästöjä niiden muodostumisen jälkeen, että teknologiat ja strategiat, joilla pyritään vähentämään niiden muodostumista.

86 Tällaista tulkintaa tukee myös asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen.

87 Kuten asetuksen N:o 715/2007 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava muun muassa kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi. Lisäksi kyseisen asetuksen johdanto-osan viidennessä perustelukappaleessa todetaan, että Euroopan unionin ilmanlaatua koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. Sen kuudennessa perustelukappaleessa todetaan, että erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien NOx-päästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi.

88 Asetuksen N:o 715/2007 4 artiklassa valmistaja velvoitetaan osoittamaan, että sen toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä voidaan varmistaa, että muun muassa pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

89 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdassa olevan päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen sellainen tulkinta, jonka mukaan kyseisellä käsitteellä tarkoitetaan sekä ajoneuvojen moottorinsisäisiä teknologioita ja strategioita, joilla pyritään vähentämään päästöjä niiden muodostumisen jälkeen, että niitä teknologioita ja strategioita, joilla pyritään vähentämään niiden muodostumista, on siten kyseisen asetuksen tavoitteen mukainen. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 106 kohdassa, kyseisen käsitteen soveltamisalan rajaaminen pelkästään niihin teknologioihin ja strategioihin, joilla vähennetään pakokaasupäästöjä niiden muodostumisen jälkeen, veisi huomattavan osan asetuksen N:o 715/2007 tehokkaasta vaikutuksesta.

90 Toiseen kysymykseen on edellä esitetyn perusteella vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan kuuluvat sekä pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyksi kutsuttavat teknologiat ja strategiat, joilla vähennetään päästöjä jälkikäteen eli niiden muodostumisen jälkeen, että sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla EGR-järjestelmän tavoin vähennetään päästöjä etukäteen eli niiden muodostumisen aikana.

Kolmannen kysymyksen a ja c kohta

91 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannen kysymyksensä a ja c kohdalla lähinnä, onko asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena on pidettävä laitetta, joka havaitsee kyseisessä asetuksessa säädettyjen tyyppihyväksymismenettelyjen kulkuun liittyvät muuttujat, jotta päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä voidaan parantaa kyseisten menettelyjen aikana ja siten saada ajoneuvolle tyyppihyväksyntä, vaikka tällainen parannus voidaan myös havaita satunnaisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

92 On muistutettava, että epäpuhtauspäästöjä koskevan osittaisen tyyppihyväksynnän yhteydessä ajoneuvot testataan NEDC-nopeusprofiilin, joka muodostuu neljän kaupunkiajosyklin ja yhden maantieajosyklin toistuvasta ajamisesta laboratoriossa, mukaisesti. Sen avulla voidaan muun muassa selvittää, alittaako päästetty NOx-määrä asetuksessa N:o 715/2007 säädetyn kynnysarvon. Ajoneuvojen päästöjen testaussyklit kyseisessä menettelyssä eivät perustu todellisiin liikenneolosuhteisiin.

93 Pääasiassa kyseessä oleva tietokoneohjelma voi havaita muuttujat, jotka vastaavat NEDC-profiilin mukaisesti laboratoriossa suoritettavia testejä, ja tarvittaessa lisätä EGR-venttiilin avautumista, jolloin suurempi osa pakokaasuista voidaan ohjata imusarjaan ja vähentää siten testattavan ajoneuvon päästöjä. Kyseisellä ohjelmalla voidaan siten tehostaa EGR-venttiilin toimintaa, jotta päästöt olisivat asetuksessa N:o 715/2007 vahvistettujen kynnysarvojen mukaisia. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että jos mainittu ohjelma ei havaitse NEDC-profiilia ja arvioi tästä syystä ajoneuvon olevan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa, NOx-päästöt ovat suuremmat kuin testausvaiheessa todetut päästöt, eivätkä ne lisäksi alita asetuksessa N:o 715/2007 vahvistettuja rajoja.

94 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös sen asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut tavoitteet, jonka osa säännös on (tuomio 18.11.2020, Kaplan International colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

95 Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan sanamuodosta ilmenee ensinnäkin, että estolaitteen tarkoituksena on vähentää ”päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”.

96 Kyseisen säännöksen sanamuodosta voitaisiin siten päätellä, että pääasiassa kyseessä olevan EGR-järjestelmän kaltaisen laitteen, joka on otettu käyttöön päästöjen rajoittamiseksi asetuksen N:o 715/2007 mukaisesti, olisi oltava toiminnassa sekä laboratoriossa suoritettavan tyyppihyväksyntään liittyvän testijakson aikana että ajoneuvon tavanomaisissa olosuhteissa tapahtuvan käytön aikana.

97 Seuraavaksi on mainittava sen asiayhteyden osalta, johon asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohta kuuluu, että edellä 77 kohdasta ilmenee, että kyseisen asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on voitava varmistaa, että muun muassa pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Lisäksi mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetään, että valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, mahdollistavat sen, että ajoneuvo täyttää tavanomaisessa käytössä samassa asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä säädetyt päästörajat.

98 On todettava, että tästä asiayhteydestä ei ilmene seikkoja, joiden perusteella voitaisiin tehdä ero sen välillä, miten riidanalainen laite toimii tyyppihyväksyntätestivaiheessa ja ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa tapahtuvassa käytössä. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 124 kohdassa, sellaisen laitteen käyttöönotto, jonka ainoana tarkoituksena on varmistua siitä, että asetuksessa N:o 715/2007 säädettyjä raja-arvoja noudatetaan ainoastaan tyyppihyväksyntätestivaiheessa, olisi ristiriidassa päästöjen tehokasta rajoittamista ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa koskevan velvollisuuden kanssa.

99 Näin ollen oikeana on pidettävä sellaista asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohdan tulkintaa, jonka mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen tietokoneohjelma, jolla ajoneuvojen päästöjen tasoa muutetaan vastaamaan ohjelman havaitsemia ajo-olosuhteita ja jolla taataan päästörajojen noudattaminen vain silloin, kun havaitut ajo-olosuhteet vastaavat hyväksymismenettelyissä sovellettavia ajo-olosuhteita, on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu estolaite. Niinpä tällainen laite on estolaite, vaikka päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskyvyn paraneminen voidaan satunnaisesti havaita myös ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

100 Tätä tulkintaa tukee vielä myös asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on – kuten edellä 86 ja 87 kohdasta ilmenee – NOx-päästöjen huomattava vähentäminen ja ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen.

101 Sillä, että ajoneuvojen tavanomaiset käyttöolosuhteet voivat poikkeuksellisesti – kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee – vastata tyyppihyväksyntämenettelyissä sovellettavia ajo-olosuhteita ja siten parantaa satunnaisesti kyseessä olevan laitteen suorituskykyä, ei ole merkitystä kyseisen tulkinnan kannalta, koska ajoneuvojen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa tavoitetta NOx-päästöjen vähentämisestä ei yleensä saavuteta.

102 Kolmannen kysymyksen a ja c kohtaan on edellä esitetyn perusteella vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena on pidettävä laitetta, joka havaitsee kyseisessä asetuksessa säädettyjen tyyppihyväksymismenettelyjen kulkuun liittyvät muuttujat, jotta päästöjenrajoitusjärjestelmän

suorituskykyä voidaan parantaa kyseisten menettelyjen aikana ja siten saada ajoneuvolle tyyppihyväksyntä, vaikka tällainen parannus voidaan myös havaita satunnaisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

Kolmannen kysymyksen b kohta ja neljäs kysymys

103 Aluksi on todettava, että kolmannen kysymyksen b kohta ja neljäs kysymys koskevat kaikkia asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdassa säädettyjä poikkeuksia. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdassa säädetyillä poikkeuksilla ei ole merkitystä pääasian ratkaisun kannalta. Näin ollen mainitun 5 artiklan 2 kohdan b ja c alakohdan tulkitseminen ei ole tarpeen.

104 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee mainituilla kysymyksillä siten lähinnä sitä, onko asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen estolaite, joka parantaa järjestelmällisesti ajoneuvojen päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä tyyppihyväksyntään liittyvissä menettelyissä verrattuna sen tavanomaisissa käyttöolosuhteissa todettuun suorituskykyyn, voi kuulua tällaisia laitteita koskevasta kiellosta mainitussa säännöksessä säädetyn poikkeuksen alaan sillä perusteella, että kyseinen laite osaltaan hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista.

105 Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaan päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tästä kiellosta on kuitenkin kolme poikkeusta, joihin kuuluu kyseisen säännöksen a alakohdassa säädetty poikkeus, jonka mukaan kieltoa ei sovelleta, jos ”laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi”.

106 On todettava, että vaurioitumisen ja vahingon käsitteitä ei ole määritelty asetuksen N:o 715/2007 5 artiklassa eikä mainitun asetuksen muissa artikloissa.

107 On muistutettava, että edellä 62 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan on niin, että koska asetuksessa N:o 715/2007 ei määritellä kyseisiä käsitteitä, ilmaisujen merkitys ja ulottuvuus on unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määritettävä sen tavanomaisen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat.

108 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 135 kohdassa, tässä yhteydessä vahingolla (ranskaksi ”accident”) tarkoitetaan odottamatonta ja äkillistä tapahtumaa, joka aiheuttaa vaurioita tai vaaroja, kuten loukkaantumisia tai kuolemantapauksia. Vaurioitumisella (ranskaksi ”dégât”) tarkoitetaan puolestaan vahinkoa, joka johtuu yleensä hallitsemattomasta tai äkillisestä syystä.

109 Estolaite, joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta, voidaan siten oikeuttaa, jos sillä voidaan asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti suojata moottoria äkillisiltä ja poikkeuksellisilta vahingoilta.

110 Tässä yhteydessä on todettava, että moottorin likaantumista ja vanhentumista ei voida pitää kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna vahingoittumisena tai vaurioitumisena, koska – kuten komissio huomauttaa – tällaiset tapahtumat ovat lähtökohtaisesti ennustettavissa ja erottamaton osa ajoneuvon tavanomaista toimintaa.

111 Tätä tulkintaa tukee asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohdan, jossa säädetään poikkeuksesta päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttämistä koskevaan kieltoon, asiayhteys ja mainitulla asetuksella tavoiteltu päämäärä. Poikkeuksia on nimittäin

tulkittava suppeasti, ja tämän tulkinnan on turvattava poikkeuksen tehokas vaikutus ja sen tavoitteen saavuttaminen (ks. analogisesti tuomio 3.9.2014, Deckmyn ja Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, 22 ja 23 kohta).

112 Koska asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohta merkitsee poikkeusta kiellosta käyttää päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta rajoittavia estolaitteita, sitä on tulkittava suppeasti.

113 Tällaista tulkintaa tukee myös asetuksen N:o 715/2007 tavoite, joka on ympäristönsuojelun korkean tason varmistaminen ja ilmanlaadun parantaminen unionissa, mikä edellyttää NOx-päästöjen tehokasta vähentämistä ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren aikana. Kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettu kielto menettäisi merkityksensä ja tehokkaan vaikutuksensa, jos valmistajilla olisi lupa varustaa ajoneuvot tällaisilla estolaitteilla pelkästään moottorin suojaamiseksi likaantumiselta ja vanhentumiselta.

114 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 146 kohdassa, estolaitteen käyttämisen voivat siten oikeuttaa ainoastaan välittömät vaurioitumisriskit, jotka aiheuttavat konkreettisen vaaran ajoneuvon käyttämisen aikana.

115 Kolmannen kysymyksen a kohtaan ja neljänteen kysymykseen on edellä esitetyn perusteella vastattava, että asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen estolaite, joka parantaa järjestelmällisesti ajoneuvojen päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä tyyppihyväksyntään liittyvissä menettelyissä kyseisessä asetuksessa vahvistettujen päästörajojen noudattamiseksi ja kyseisiä ajoneuvoja koskevan tyyppihyväksynnän saamiseksi, ei voi kuulua tällaisia laitteita koskevasta kiellosta mainitussa säännöksessä säädetyn poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan, vaikka kyseinen laite osaltaan hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista.

Oikeudenkäyntikulut

116 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 (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20.6.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että tietokoneohjelma, joka on osa moottorinohjausjärjestelmää tai vaikuttaa siihen, on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu rakenteeseen kuuluva laite, koska se vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmän toimintaan ja vähentää sen tehokkuutta.**

2) **Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun päästöjenrajoitusjärjestelmän käsitteen alaan kuuluvat sekä pakokaasupäästöjen jälkikäsittelyksi kutsuttavat teknologiat ja strategiat, joilla vähennetään päästöjä jälkikäteen eli niiden muodostumisen jälkeen, että sellaiset teknologiat ja strategiat, joilla pakokaasujen takaisinkierrättämisjärjestelmän tavoin vähennetään päästöjä etukäteen eli niiden muodostumisen aikana.**

3) Asetuksen N:o 715/2007 3 artiklan 10 alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitettuna estolaitteena on pidettävä laitetta, joka havaitsee kyseisessä asetuksessa säädettyjen tyyppihyväksymismenettelyjen kulkuun liittyvät muuttujat, jotta päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä voidaan parantaa kyseisten menettelyjen aikana ja siten saada ajoneuvolle tyyppihyväksyntä, vaikka tällainen parannus voidaan myös havaita satunnaisesti ajoneuvon tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

4) Asetuksen N:o 715/2007 5 artiklan 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen estolaite, joka parantaa järjestelmällisesti ajoneuvojen päästöjenrajoitusjärjestelmän suorituskykyä tyyppihyväksyntään liittyvissä menettelyissä kyseisessä asetuksessa vahvistettujen päästörajojen noudattamiseksi ja kyseisiä ajoneuvoja koskevan tyyppihyväksynnän saamiseksi, ei voi kuulua tällaisia laitteita koskevasta kiellosta mainitussa säännöksessä säädetyn poikkeuksen – joka koskee moottorin suojaamista vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamista – alaan, vaikka kyseinen laite osaltaan hidastaa moottorin vanhentumista tai likaantumista.

Allekirjoitukset