ATHANASIOS RANTOS
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. március 3.[1]

C-873/19. sz. ügy

Deutsche Umwelthilfe eV
kontra
Bundesrepublik Deutschland;
a Volkswagen AG
részvételével

(a Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht [Schleswig-Holstein közigazgatási bírósága, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Környezet – Aarhusi Egyezmény – Az igazságszolgáltatáshoz való jog – A 9. cikk (3) bekezdése – Az Európai Unió Alapjogi Chartája – A 47. cikk első bekezdése – A hatékony bírói jogvédelemhez való jog – Elismert környezetvédelmi egyesület – A nemzeti bíróságok előtti kereshetőségi jog a járművek EK-típusjóváhagyásának megtámadására – 715/2007/EK rendelet – Gépjárművek jóváhagyása – Az 5. cikk (2) bekezdése – Dízelmotor – A nitrogén-oxid-kibocsátás »hőmérsékleti tartomány« által való korlátozással történő csökkentése – Hatástalanító berendezés – Ilyen berendezés engedélyezése abban az esetben, ha használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt – A technika állása”

I. Bevezetés

1. Az alapügyben az EK-típus-jóváhagyási nemzeti hatóság úgy döntött, hogy a Volkswagen AG gépjárműgyártó által gyártott és Euro 5 generációs dízelmotorral felszerelt járművek esetében engedélyezi a motorvezérlő számítógépbe beépített azon szoftvert, amely bizonyos külső hőmérsékleti feltételekre tekintettel csökkenti a kipufogógáz-visszavezetést, aminek következtében nő a nitrogén-oxid (NOx) kibocsátás.

2. Egy elismert környezetvédelmi egyesület, a Deutsche Umwelthilfe eV e határozattal szemben keresetet nyújtott be a Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Schleswig-Holstein közigazgatási bírósága, Németország) előtt azt állítva, hogy e szoftver a 715/2007/EK rendelet[2] 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett tiltott „hatástalanító berendezésnek” minősül.

[1] Eredeti nyelv: francia.

[2] A 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelettel (HL 2008. L 199., 1. o., helyesbítés: HL 2010. L 336., 68. o.) módosított, a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 171., 1. o.) (a továbbiakban: 715/2007 rendelet).

3. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a Deutsche Umwelthilfe a nemzeti jog alapján nem rendelkezik kereshetőségi joggal az említett határozat megtámadására. E bíróság ezért először azt kérdezi a Bíróságtól, hogy az Aarhusi Egyezménynek[3] az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) 47. cikkével összefüggésben értelmezett 9. cikkének (3) bekezdése megköveteli-e, hogy egy ilyen egyesület jogosult legyen megtámadni a nemzeti bíróságok előtt a járművek EK-típusjóváhagyását a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésére tekintettel megadó közigazgatási határozatot.

4. Másodszor, igenlő válasz esetén a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy az említett 5. cikk (2) bekezdése szerinti hatástalanító berendezés „indokolt" volta tekintetében a technikának az érintett járművek EK-típusjóváhagyásaidőpontja szerinti állása-e az irányadó, és hogy figyelembe kell-e venni más olyan körülményeket is, amelyek a hatástalanító berendezés megengedhetőségéhez vezethetnek.

II. Jogi háttér

A. A nemzetközi jog

5. Az Aarhusi Egyezménynek „Az egyezmény célja" című 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A jelen és jövő generációkban élő minden egyén azon jogának védelme érdekében, hogy egészségének és jólétének megfelelő környezetben éljen, ezen egyezményben részes valamennyi Fél garantálja a nyilvánosság számára a jogot az információk hozzáférhetőségéhez, a döntéshozatalban való részvételhez és az igazságszolgáltatás igénybevételéhez a környezetvédelmi ügyekben a jelen Egyezmény rendelkezései szerint."

6. Ezen egyezmény „Meghatározások" című 2. cikkének (4) és (5) bekezdése a következőket mondja ki:

„(4) »A nyilvánosság« jelentése egy vagy több természetes vagy jogi személy, továbbá a nemzeti joggal vagy gyakorlattal összhangban azok szövetségei, szervezetei és csoportjai.

(5) Az »érintett nyilvánosság« jelenti a nyilvánosság azon részét, amelyet a környezeti döntéshozatal befolyásol, vagy valószínűleg befolyásol, vagy ahhoz érdeke fűződik; jelen meghatározásban a környezet védelmét elősegítő és a nemzeti jogban foglalt követelményeknek megfelelő, nem kormányzati szervezeteket érdekelt szervezeteknek kell tekinteni."

7. Ugyanezen egyezménynek a „Hozzáférés az igazságszolgáltatáshoz" című 9. cikkének (2) és (3) bekezdése az alábbiak szerint fogalmaz:

„(2) Valamennyi Fél, nemzeti jogszabályainak keretein belül, biztosítja az érintett nyilvánosság azon tagjai számára, akik

a) kellő érdekeltséggel bírnak a döntésben [helyesen: kellő mértékben érdekeltek], vagy, alternatívan,

[3] A környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló, Aarhusban (Dánia), 1998. június 25-én aláírt, az Európai Közösség nevében a 2005. február 17-i 2005/370/EK tanácsi határozattal (HL 2005. L 124., 1. o.) jóváhagyott egyezmény (kihirdette: a 2001. évi LXXXI. tv., a továbbiakban: Aarhusi Egyezmény).

b) jogaik sérülését állítják, amennyiben a Fél közigazgatási eljárási törvénye ennek fennállását előfeltételként szabja [helyesen: jogsérelemre hivatkoznak, amennyiben a Fél közigazgatási eljárásjoga ezt előfeltételként írja elő], a felülvizsgálati eljárás hozzáférhetőségét bíróság és/vagy más, a jogszabályok által kijelölt független és pártatlan testület előtt, hogy megtámadják bármely döntés, intézkedés vagy mulasztás anyagi vagy eljárási törvényességét, mely ütközik a 6. cikk rendelkezéseivel, és amennyiben a nemzeti jog így rendelkezik, a jelen Egyezmény más releváns rendelkezéseivel, nem csorbítva a (3) bekezdés érvényét [helyesen: a bíróság, és/vagy más, a jogszabályok által kijelölt független és pártatlan testület előtti, arra irányuló jogorvoslati eljáráshoz való jogot, hogy vitassák egyfelől – amennyiben a nemzeti jog így rendelkezik – az Egyezmény 6. cikke rendelkezéseinek, másfelől – az alábbi (3) bekezdés sérelme nélkül – más releváns rendelkezéseinek hatálya alá tartozó határozatok, intézkedések vagy mulasztások anyagi vagy eljárási jogszerűségét].

A kellő érdek és a jogsérelem fogalmát a nemzeti jogszabályok követelményeivel, valamint azzal a céllal összhangban kell meghatározni, miszerint ezen Egyezmény hatálya alatt [helyesen: az ezen Egyezmény hatálya alá tartozó ügyekben] az érintett nyilvánosság kapjon széles körű hozzáférési lehetőséget az igazságszolgáltatáshoz [helyesen: nyilvánosságot széles körben illesse meg az igazságszolgáltatáshoz való jog]. E célból a 2. cikk (5) bekezdésében írt követelményeknek megfelelő, nem kormányzati szervezet kellő érdekkel rendelkezőnek minősül a fenti a) albekezdés céljára [helyesen: a fenti a) pont értelmében vett kellő érdekkel rendelkezőnek minősül]. Ugyanezen szervezetek a fenti b) albekezdésben megfogalmazott jogokkal rendelkező szervezeteknek minősülnek [helyesen: E szervezetek jogait a fenti b) pont alkalmazásában olyan jogoknak kell tekinteni, amelyek sérülhetnek].

[…]

(3) A fenti (1) és (2) bekezdésben tárgyalt felülvizsgálati eljárások szabályainak csorbítása nélkül valamennyi Fél biztosítja, hogy a nyilvánosság azon tagjai számára, akik a nemzeti jogrendszerben lefektetett kritériumoknak, amennyiben vannak ilyenek, megfelelnek, a közigazgatási és bírói eljárásokhoz való hozzáférés biztosított legyen, hogy megtámadhassák magánszemélyek és hatóságok olyan lépéseit és mulasztásait, amelyek ellentmondanak a környezetre vonatkozó nemzeti jog rendelkezéseinek [helyesen: Ezenfelül a fenti (1) és (2) bekezdésben szereplő jogorvoslati eljárások sérelme nélkül valamennyi Fél biztosítja a nyilvánosság azon tagjai számára, akik a nemzeti jogban meghatározott kritériumoknak – amennyiben vannak ilyenek – megfelelnek, a magánszemélyek és hatóságok olyan intézkedéseinek vagy mulasztásainak megtámadására irányuló közigazgatási vagy bírósági eljáráshoz való jogot, amelyek sértik a környezetre vonatkozó nemzeti jogi rendelkezéseket].”

B. Az uniós jog

1. Az 1367/2006/EK rendelet

8. A 1367/2006/EK rendelet[4] „Cél” című 1. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet célja, hogy hozzájáruljon a környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló ENSZ EGB-egyezmény (a továbbiakban: az Aarhusi Egyezmény) alapján fennálló kötelezettségek végrehajtásához, az egyezmény rendelkezéseinek közösségi intézményekre és szervekre történő alkalmazását szolgáló szabályok meghatározása által, különösen a következő eszközökkel:

[…]

d) környezeti ügyekben az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosítása közösségi szinten az e rendelet által megállapított feltételek szerint.”

9. E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke (1) bekezdésének f) pontja a következőket írja elő:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

f) »környezetvédelmi jog«: közösségi jogszabályok, amelyek a jogalapjukra való tekintet nélkül hozzájárulnak a Szerződés szerinti közösségi környezetvédelmi politika céljainak megvalósításához: a környezet minőségének megőrzéséhez, védelméhez és javításához, az emberi egészség védelméhez, a természeti erőforrások körültekintő és ésszerű felhasználásához, és a regionális vagy világméretű környezeti problémák kezelésére irányuló intézkedések ösztönzéséhez nemzetközi szinten.”

2. A 715/2007 rendelet

10. A 715/2007 rendelet (1), (6) és (7) preambulumbekezdése értelmében:

„(1) […] A gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket ezért harmonizálni kell a tagállamonként eltérő követelmények elkerülése érdekében, valamint hogy biztosított legyen a környezet magas szintű védelme.

[…]

(6) Különösen a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid-kibocsátását kell jelentősen csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében. […]

[4] A környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló Aarhusi Egyezmény rendelkezéseinek a közösségi intézményekre és szervekre való alkalmazásáról szóló, 2006. szeptember 6-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 264., 13. o.).

(7) A kibocsátási előírások meghatározása során fontos figyelembe venni azok hatásait a piacokra és a gyártók versenyképességére, az üzleti vállalkozások számára felmerülő közvetlen és közvetett költségeket és az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése és a várható élettartam növekedése terén jelentkező előnyöket, valamint a szén-dioxid kibocsátásra gyakorolt átfogó hatásait."

11. E rendelet „Tárgy" című 1. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Ez a rendelet közös technikai követelményeket határoz meg gépjárművek (»járművek«) és pótalkatrészek – így például a kibocsátáscsökkentő pótberendezések – típusjóváhagyására kibocsátásuk tekintetében."

12. Az említett rendelet a „Fogalommeghatározások" címet viselő 3. cikkének 10. pontja az alábbiakat írja elő:

„E rendelet és végrehajtási intézkedései alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[…]

10) »hatástalanító berendezés«: bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a járműsebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során észszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer hatásfokát."

13. Ugyanezen rendelet „Követelmények és vizsgálatok" című 5. cikke így rendelkezik:

(1) A gyártó köteles olyan felszereléssel ellátni a járművet, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló alkatrészek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.

(2) Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. A tilalom nem vonatkozik az alábbi esetekre:

a) a berendezés használata a motor sérülés [helyesen: károsodás] vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt;

b) a berendezés a motorindításra vonatkozó követelmények teljesítésén túl nem üzemel;

vagy

c) a vizsgálati eljárások alapjában véve olyan feltételek mellett folynak, amelyekkel ellenőrizhető a párolgási kibocsátás és az átlagos kibocsátás a kipufogócsőnél."

14. A 715/2007 rendelet „Kibocsátási határértékek" című I. melléklete többek között az 1. táblázat tárgyát képező Euro 5 generációs járművek tekintetében írja elő a NOx-kibocsátási határértékeket.

3. A 2007/46/EK irányelv

15. A 2007/46/EK irányelvet[5] az (EU) 2018/858 rendelet[6] 88. cikke 2020. szeptember 1-jei hatállyal hatályon kívül helyezte. A szóban forgó tényállás időpontjára tekintettel azonban ez az irányelv továbbra is alkalmazandó az alapjogvitákra.

16. Ezen irányelv „Tárgy" címet viselő 1. cikke a következőket mondja ki:

„Ez az irányelv egy olyan harmonizált keretet hoz létre, amely a hatálya alá tartozó valamennyi új járműnek, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásához szükséges igazgatási rendelkezéseket és általános műszaki követelményeket tartalmaz a Közösségen belül történő nyilvántartásba vételük, értékesítésük és forgalomba helyezésük megkönnyítése érdekében.

[…]

A járművek felépítésére és működésére vonatkozó konkrét műszaki követelményeket ezen irányelv alkalmazása során szabályozási aktusokban kell meghatározni, amelyek teljes körű felsorolását ezen irányelv IV. melléklete tartalmazza."

17. Az említett irányelv „Fogalommeghatározások" című 3. cikkének 5. pontja a következőket írta elő:

„Ezen irányelv és a IV. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok alkalmazásában, kivéve ha ezek másképp rendelkeznek:

[…]

5. »EK-típusjóváhagyás«: olyan eljárás, amellyel a tagállam igazolja, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és a IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek."

18. Ugyanezen irányelvnek „A járművek EK-típusjóváhagyásához szükséges követelmények" című IV. melléklete „A korlátlan sorozatban gyártott járművek EK-típusjóváhagyására vonatkozó szabályozási aktusok" című I. részében a 2007/715 rendeletről szólt a „[k]önnyű gépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátása/információk elérhetősége" vonatkozásában.

[5] A 2014. február 25-i 214/2014/EU bizottsági rendelettel (HL 2014. L 69., 3. o.) módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) (HL 2007. L 263., 1. o.) (a továbbiakban: 2007/46 irányelv).

[6] A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 151., 1. o.).

C. A német jog

19. A Verwaltungsgerichtsordnung (közigazgatási bírósági rendtartás)[7] 42. §-ának az alapügyre alkalmazandó változata (a továbbiakban: VwGO) a következőképpen rendelkezik:

„(1) Kereset útján kérelmezhető valamely közigazgatási aktus megsemmisítése (megsemmisítés iránti kereset), valamint az elutasított vagy elmulasztott közigazgatási aktus meghozatalára kötelezés (marasztalási kereset).

(2) Ha törvény ettől eltérően nem rendelkezik, a kereset kizárólag abban az esetben elfogadható, ha a felperes arra hivatkozik, hogy a közigazgatási aktus vagy a közigazgatási aktus meghozatalának elutasítása vagy elmulasztása megsértette a jogait.”

20. Az VwGO 113. §-ának (1) bekezdése a következőket írja elő:

„Ha közigazgatási aktus jogellenes, és ezáltal sérti a felperes jogait, a bíróság a közigazgatási aktust és az esetleges másodfokú határozatot megsemmisíti. […]”

21. A Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz) (a 2003/35 irányelv[8] szerinti környezetvédelmi ügyekben igénybe vehető jogorvoslatokkal összefüggő kiegészítő rendelkezésekről szóló törvény) [a környezetvédelmi jogorvoslatról szóló törvény])[9] alapeljárásra alkalmazandó változata (a továbbiakban: UmwRG) 1. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A jelen törvény az alábbi határozatokkal szembeni jogorvoslatokra alkalmazandó:

[…]

5. olyan közigazgatási aktusok vagy közjogi szerződések, amelyekkel az 1–2b. pontban említettektől eltérő projekteket engedélyeznek a szövetségi jog, a tartományi jog vagy a közvetlenül alkalmazandó uniós jogi aktusok környezetvédelmi rendelkezéseinek alkalmazásával, és

6. az 1–5. pontban említett határozatok végrehajtása vagy teljesítése érdekében hozott felügyeleti vagy ellenőrzési intézkedésekre vonatkozó közigazgatási aktusok, amelyek célja a szövetségi jog, a tartományi jog vagy a közvetlenül alkalmazandó uniós jogi aktusok környezetvédelmi rendelkezéseinek való megfelelés.

A jelen törvény alkalmazandó akkor is, ha a hatályos rendelkezésekkel ellentétesen az első mondat szerinti határozat nem került meghozatalra. […]

[…]

7 BGBI. 1991. I, 686. o.

8 A környezettel kapcsolatos egyes tervek és programok kidolgozásánál a nyilvánosság részvételéről, valamint a nyilvánosság részvétele és az igazságszolgáltatáshoz való jog tekintetében a 85/337/EGK és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2003. május 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2003. L 156., 17. o.).

9 BGBI. 2017. I, 3290. o.

Az első és a második mondat nem alkalmazandó, ha az e bekezdés szerinti határozatot a közigazgatási bíróságoknak a jogvitát elbíráló határozata következtében hozták meg.”

22. Az UmwRG 2. §-a (1) bekezdésének a szövege a következő:

„A 3. § szerint elismert belföldi vagy külföldi egyesület – a saját jogainak megsértésére való hivatkozás kötelezettsége nélkül – a VwGO rendelkezéseinek megfelelően jogosult az 1. § (1) bekezdésének első mondata szerinti határozattal vagy e határozat meghozatalának elmulasztásával szemben jogorvoslattal élni, ha az egyesület

1. arra hivatkozik, hogy az 1. § (1) bekezdésének első mondata szerinti határozat vagy e határozat meghozatalának elmulasztása olyan rendelkezésekbe ütközik, amelyek a határozat szempontjából relevánsak lehetnek;

2. arra hivatkozik, hogy az 1. § (1) bekezdésének első mondata szerinti határozat vagy e határozat meghozatalának elmulasztása az alapszabályban meghatározott, a környezetvédelem előmozdítására irányuló célkitűzésekre vonatkozó feladatkörében érinti, és

3. arra hivatkozik, hogy

   a) jogosult volt az 1. § (1) bekezdése első mondatának 1–2b. pontja szerinti eljárásban való részvételre;

   b) jogosult volt az 1. § (1) bekezdése első mondatának 4. pontja szerinti eljárásban való részvételre, a hatályos rendelkezéseknek megfelelően érdemi észrevételeket tett, vagy, hogy a hatályos rendelkezésekkel ellentétesen nem adtak számára lehetőséget álláspontjának kifejtésére.

Az 1. § (1) bekezdése első mondatának 2a–6. pontja szerinti határozat vagy e határozat meghozatalának elmulasztásával szembeni jogorvoslat esetén az egyesületnek hivatkoznia kell a környezetvédelemi rendelkezések megsértésére is.”

23. A Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für die Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) (a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek EK–jóváhagyásáról szóló rendelet [a gépjárművek EK-jóváhagyásáról szóló rendelet]) [10] az alapügyre alkalmazandó változata (a továbbiakban: EG-FGV) 25. §-ának (2) bekezdése értelmében:

„(1) Ha a Kraftfahrt-Bundesamt (szövetségi közlekedési hivatal, Németország) (a továbbiakban: KBA) megállapítja, hogy valamely jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység nem felel meg a jóváhagyott típusnak, akkor a típusnak megfelelően alkalmazandó 2007/46, 2002/24/EK[11] és 2003/37/EK[12] irányelvek alapján megteheti a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártás megfeleljen a jóváhagyott típusnak.”

[10] BGBl. 2011. I, 126. o.

[11] A motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. március 18-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2002. L 124., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 29. kötet, 399. o.).

[12] A mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2003. május 26-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2003. L 171., 1. o.)

(2) „A hiányosságok orvoslása és a már forgalomba hozott járművek, önálló műszaki egységek vagy alkatrészeinek megfelelőségének biztosítása érdekében a szövetségi gépjármű-forgalmi hatóság utólag másodlagos rendelkezéseket fogadhat el.”

III. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

24. A Volkswagen többek között Euro 5 generációs EA 189 típusú, 2 literes hengerűrtartalomú dízelmotorral ellátott VW Golf Plus TDI típusú gépjárműveket gyártott (a továbbiakban: érintett járművek). E járművek kipufogógáz-visszavezető szeleppel rendelkeznek.

25. Eredetileg az érintett járművek részét képezte egy „0-s módot” és egy „1-es módot” szabályozó motorvezérlő számítógépre telepített szoftver (a továbbiakban: átkapcsolási logika). Az 1-es módot a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos, laboratóriumban végzett EK–jóváhagyási teszteléshez, az úgynevezett „New European Driving Cycle” (NEDC) teszthez használták. Amikor nem állnak fenn ezen EK–típusjóváhagyási teszt jellemző feltételei, a 0-s módot kellett alkalmazni, és ebben az esetben a visszavezetett kipufogógáz mértéke csökkent. Valós vezetési feltételek között e járművek szinte kizárólag 0-s módban voltak, aminek következtében azok nem tartották be a 715/2007 rendelet NOx-határértékeit. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az átkapcsolási logika így az e rendelet 5. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében vett tiltott hatástalanító berendezésnek minősült. Az érintett járművek EK-típusjóváhagyási eljárásának keretében a Volkswagen nem jelentette be ezen átkapcsolási logika jelenlétét a KBA felé.

26. 2015. október 15-én a KBA az EG-FGV 25. §-a (2) bekezdésének megfelelően határozatot fogadott el, amellyel többek között kötelezte a Volkswagent, hogy biztosítsa az Euro 5 generációs EA189 típusú motoroknak a nemzeti jogi szabályozással és a hatályos európai uniós joggal való összhangját. A KBA egyértelművé tette, hogy a megoldásokat a gyakorlati alkalmazást megelőzően be kell nyújtani jóváhagyásra.

27. Ezzel összefüggésben a Volkswagen frissítette az érintett járművekbe beszerelt motorvezérlő számítógépébe telepített szoftvert (a továbbiakban: a szóban forgó szoftver). Ez a szoftver olyan hőmérsékleti tartományt állított fel, amely alapján a kipufogógáz-visszavezetési szint, tehát a visszavezetett kipufogógáz mértéke -9 °C alatti külső hőmérséklet esetén 0%, -9 és 11 °C között 85%, 11 °C felett pedig emelkedik és 15 °C-os külső hőmérséklettől eléri a 100%-ot (a továbbiakban: hőmérsékleti tartomány).

28. 2016. június 20-i határozatával (a továbbiakban: vitatott határozat) a KBA engedélyezte a szóban forgó szoftvert. E tekintetben többek között a 715/2007 rendelet értelmében vett tiltott hatástalanító berendezés hiányát állapította meg, tekintettel arra, hogy a még jelen lévő hatástalanító eszközök jogszerűek voltak.

29. 2016. november 15-én a Deutsche Umwelthilfe – az UmwRG 3. §-a szerint perbeli cselekvőképességgel rendelkezőegyesület – a vitatott határozattal szemben közigazgatási jogorvoslati kérelmet nyújtott be, amelyről a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem benyújtásának időpontjában még nem született döntés.

30. Az említett egyesület 2018. április 24-én a vitatott határozat megsemmisítése iránti keresetet terjesztett a kérdést előterjesztő bíróság, a Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Schleswig-Holstein közigazgatási bírósága) elé. Az egyesület azzal érvelt, hogy a szóban forgó szoftver olyan hatástalanító berendezést vezetett be, amelyet a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében jogellenesnek kell tekinteni, mivel a németországi átlaghőmérséklet, azaz a 2018-as év során 10,4 °C körüli érték elérésekor lép működésbe. Az említett egyesület szerint a járműgyártóknak elvileg lehetőségük van olyan motorokat tervezni, amelyek nem teszik szükségessé az NOx-kibocsátáscsökkentő rendszerek teljesítményének átlaghőmérsékleten, azaz normál üzemeltetési körülmények között műszaki okokból történő csökkentését.

31. A Bundesrepublik Deutschland (Németországi Szövetségi Köztársaság) azt állította, hogy a Deutsche Umwelthilfének nincs kereshetőségi joga a vitatott határozat megtámadására, ezért keresete elfogadhatatlan.

32. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a jelen ügyben a Deutsche Umwelthilfe nem rendelkezik kereshetőségi joggal a VwGO 42. §-ának (2) bekezdése alapján, amelynek értelmében, ha törvény ettől eltérően nem rendelkezik, a kereset kizárólag abban az esetben elfogadható, ha a felperes arra hivatkozik, hogy a szóban forgó közigazgatási aktus megsértette a jogait. Nincs ugyanis olyan jogszabályi rendelkezés, amely – az e rendelkezés alapjául szolgáló egyéni jogorvoslati rendszertől eltérően – kivételesen kereshetőségi jogot biztosíthatna ennek az egyesületnek.

33. Az alapügy nem tartozik különösen az UmwRG-nek az 1. §-a (1) bekezdésében meghatározott hatálya alá. A környezetvédelmi szervezet által megtámadható határozatok körében a jelen ügyben az egyetlen lehetséges kategória ugyanis az UmwRG 1. §-a (1) bekezdése első albekezdésének 5. pontjában említett kategória lenne, amelynek értelmében e törvény alkalmazandó az említett 1. § (1) bekezdésének 1–2b. pontjaitól eltérő projekteket a szövetségi jog, a tartományi jog vagy a közvetlenül alkalmazandó uniós jogi aktusok környezetvédelmi rendelkezéseinek alkalmazásával engedélyező közigazgatási aktusokkal vagy közjogi szerződésekkel szembeni jogorvoslatokra. E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság szerint a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése kapcsolódik a környezetvédelemhez, és nem csupán a belső piac szabályozását célzó műszaki előírásnak minősül, amint az a rendelet (1), (4) és (7) preambulumbekezdéséből kitűnik.

34. Az UmwRG 1. §-a (1) bekezdése első albekezdésének 5. pontja azonban csak a „projekteket” engedélyező közigazgatási aktusokra vonatkozik. Az e rendelkezés szerinti „projekt” fogalmát a 85/337/EGK irányelvvel[13] összefüggésben fogadták el, amely 1. cikkének (2) bekezdésében a „projekt” fogalmát az alábbiak szerint határozza meg: „épületek vagy egyéb létesítmények kivitelezése” (első franciabekezdés) és „egyéb beavatkozások a természetes környezetbe és tájba, beleértve az ásványkincsek kiaknázását is” (második franciabekezdés). Ebben az összefüggésben a nemzeti szabályozás csak a helyhez kötött létesítményekre vagy a közvetlen beavatkozásnak minősülő intézkedésekre vonatkozik. Márpedig a járművek EK-típusjóváhagyása, valamint az EK-típusjóváhagyásnak a vitatott határozatban szereplő módosítása egy termék „engedélyezésére” vonatkozik, és nem minősül a nemzeti jog értelmében vett „projektnek”, mivel nem helyhez kötött létesítményekre vonatkozik, és nem jár a természetes környezetbe és tájba történő közvetlen beavatkozással.

[13] Az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelv (HL 1985. L 175., 40. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 1. kötet, 248. o.). Ezt az irányelvet az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 2011. december 13-i 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 26., 1. o.) hatályon kívül helyezte.

35. Ezenkívül a kérdést előterjesztő bíróság szerint az UmwRG 1. §-a (1) bekezdése első albekezdésének 5. pontja értelmében vett „projekt” fogalmának tág értelmezése nem vezet eltérő következtetésre. A Bíróság kétségkívül kimondta, hogy a nemzeti bíróság feladata, hogy – a hatékony bírói jogvédelemnek az uniós környezetvédelmi jog hatálya alá tartozó területeken való biztosítása érdekében – a nemzeti jogot úgy értelmezze, hogy az a lehető legteljesebb mértékben megfeleljen az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésében kitűzött céloknak.[14] A „projekt” fogalmának a nemzeti jogban való egyértelmű meghatározása okán azonban a kérdést előterjesztő bíróság a jelen ügyben nem tudja kiterjeszteni e fogalmat a szóban forgó szoftver frissítésének annak érdekében történő engedélyezésére, hogy az érintett járműveket összhangba hozzák a hatályos szabályozással.

36. Egyébiránt nem lehet analógia útján alkalmazni az UmwRG rendelkezéseit a nemzeti szabályozás nem szándékos joghézaga alapján, vagyis amikor a jogalkotó nem azonosította a szóban forgó érdeket, vagy a körülmények későbbi változása következtében nem tudta azt azonosítani. Az UmwRG 2017-es módosításához vezető jogalkotási folyamat során ugyanis – amely többek között a törvénynek az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdéséből eredő nemzetközi közjogi követelményekhez való hozzáigazítására, valamint a 2011. március 8-i Lesoochranárske zoskupenie ítélet (C-240/09, EU:C:2011:125) figyelembevételére irányult –, azonosították és megvitatták az e törvény 1. cikke (1) bekezdése első albekezdésének 5. pontja szerinti „projekt” fogalmának a termékengedélyezésre történő alkalmazásának kérdését. E tekintetben kifejezetten leszögezték, hogy az említett törvény nem vonatkozik a termékek területére, beleértve a járműveket is. Ezen túlmenően ugyanezen törvény indokolása kifejezetten jelzi, hogy a nemzeti jogalkotó lemondott az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének általános rendelkezésben történő átültetéséről azzal az indokkal, hogy ez jelentős elhatárolási nehézségeket és jogbizonytalanságot okozna.

37. A Deutsche Umwelthilfe nem hivatkozhat közvetlenül az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdéséből eredő kereshetőségi jogra sem. Mivel ugyanis e rendelkezés önmagában véve nem rendelkezik közvetlen hatállyal az uniós jogban – ahogyan arra a 2017. december 20-i Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation ítélet (C-664/15, a továbbiakban: Protect ítélet, EU:C:2017:987, 45. pont) rámutatott –, nem minősül a VwGO 42. §-a (2) bekezdésének első tagmondata értelmében vett jogszabályi rendelkezésnek.

38. A kérdést előterjesztő bíróság hozzáteszi, hogy a Deutsche Umwelthilfe nem rendelkezik kereshetőségi joggal a vitatott határozattal szemben a VwGO 42. §-a (2) bekezdésének második tagmondata alapján sem, amelynek értelmében a felperesnek hivatkoznia kell arra, hogy a szóban forgó közigazgatási aktus megsértette a jogait. A VwGO által biztosított egyéni jogorvoslati rendszer ugyanis alanyi jogon alapul. Márpedig úgy tűnik, hogy az alapeljárás nem valamely természetes személy alanyi jogának megsértésére vonatkozik. A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerinti hatástalanító berendezések használatára vonatkozó tilalom megsértése – az egyetlen, amely a jelen ügyben releváns lehet ebből a szempontból –, nem biztosít alanyi jogot valamely természetes személynek, mivel e rendelkezés nem valamely, a közösségtől egyértelműen elhatárolt személyi kör védelmére irányul.

39. Ennélfogva a kérdést előterjesztő bíróság szerint az alapügy kimenetele attól függ, hogy a Deutsche Umwelthilfe hivatkozhat-e közvetlenül az uniós jogból eredő kereshetőségi jogra. A Protect ítéletre figyelemmel ez az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének és a Charta 47. cikke első bekezdésének együttesen értelmezett rendelkezéseiből adódhatna. E tekintetben e

[14] 2011. március 8-i Lesoochranárske zoskupenie ítélet (C-240/09, EU:C:2011:125, 50. pont).

bíróság kiemeli, hogy az alapügy nem tartozik ezen egyezmény 9. cikke (2) bekezdésének hatálya alá, mivel egyrészt a vitatott határozat nem az említett egyezmény 6. cikkének hatálya alá tartozó határozat, másrészt ugyanezen egyezmény 9. cikke (2) bekezdésének első mondata értelmében a nemzeti jognak nincs olyan rendelkezése, amely ezen egyezmény egyéb rendelkezéseit is alkalmazandóvá tenné.

40. A kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy a Protect ítéletnek a nemzeti eljárásjogra gyakorolt következményeit illetően a nemzeti bíróságok egymástól eltérő határozatokat hoztak, ami felerősíti kétségeit azzal kapcsolatban, hogy az uniós jog lehetővé teszi, hogy egy elismert környezetvédelmi egyesület az UmwRG által már biztosított jogorvoslati lehetőségeken túlmenően is megtámadja a szóban forgó típusú termék hatósági engedélyezését ebben az ügyben, ha ezen egyesület tevékenysége az uniós környezetvédelmi jogszabályok olyan rendelkezéseinek érvényesítésére irányul, amelyek nem keletkeztetnek alanyi jogot.

41. Amennyiben a Bíróság úgy ítéli meg, hogy egy környezetvédelmi egyesület rendelkezik kereshetőségi joggal a járművek EK-típusjóváhagyásának megtámadására, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a vitatott határozat jogszerűsége döntően a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének értelmezésétől függ, különös tekintettel a hatástalanító berendezés „indokolt” volta fogalmára. E bíróság arra keresi a választ, hogy a járműgyártóknak a technológia mindenkori fejlettségi szintjét kell-e figyelembe venniük annak eldöntéséhez, hogy valóban szükség van-e a hatástalanító berendezésre a motor károsodás vagy baleset elleni védelmére és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából.

42. E körülmények között határozott úgy a Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Schleswig-Holstein közigazgatási bírósága), hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az [Aarhusi Egyezménynek] a [Charta] 47. cikkének összefüggésében értelmezett 9. cikkének (3) bekezdését, hogy a környezetvédelmi egyesületeknek főszabály szerint lehetővé kell tenni az olyan határozat bíróság előtti megtámadását, amellyel a hatástalanító berendezéssel rendelkező dízelüzemű személygépjárművek gyártását – a [715/2007] rendelet 5. cikke (2) bekezdésének esetleges megsértésével – jóváhagyják?

2) Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén:

a) Úgy kell-e értelmezni a [715/2007] rendelet 5. cikkének (2) bekezdését, hogy azon kérdés tekintetében, hogy a hatástalanító berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt-e, alapvetően a technikának – az EK-típusjóváhagyás megadásának időpontjában fennálló műszaki megvalósíthatóság szerinti – aktuális állása az irányadó?

b) A technika állásán kívül más olyan körülményeket is figyelembe kell-e venni, amelyek a hatástalanító berendezés megengedhetőségéhez vezethetnek, miközben az a technika mindenkori aktuális állása alapján a [715/2007] rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja értelmében nem »indokolt«?”

43. Írásbeli észrevételeket a Deutsche Umwelthilfe, a KBA, a Volkswagen, valamint az Európai Bizottság nyújtott be. Ezek a felek és érdekeltek emellett írásban válaszoltak a Bíróság által feltett kérdésekre.

IV. Elemzés

A. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

44. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy úgy kell-e értelmezni az Aarhusi Egyezménynek a Charta 47. cikke első bekezdésével összefüggésében értelmezett 9. cikkének (3) bekezdését, hogy a nemzeti jog alapján perbeli cselekvőképességgel rendelkező elismert környezetvédelmi egyesület számára lehetővé kell tenni a járművek EK-típusjóváhagyását megadó olyan közigazgatási határozat nemzeti bíróság előtt megtámadását, amely ellentétes lehet a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével, amely – a kivételektől eltekintve – megtiltja a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használatát.

45. Az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdése értelmében az e cikk (1) és (2) bekezdésében szereplő jogorvoslati eljárások sérelme nélkül valamennyi Fél biztosítja a nyilvánosság azon tagjai számára, akik a nemzeti jogban meghatározott kritériumoknak – amennyiben vannak ilyenek – megfelelnek, a magánszemélyek és hatóságok olyan intézkedéseinek vagy mulasztásainak megtámadására irányuló közigazgatási vagy bírósági eljáráshoz való jogot, amelyek sértik a környezetre vonatkozó nemzeti jogi rendelkezéseket.

46. A kérdés megválaszolásához az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének alkalmazási körét, majd a Charta 47. cikkének első bekezdésével összefüggésében értelmezett e rendelkezés hatályát vizsgálom meg.

1. Az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének alkalmazási köréről

47. Először is meg kell állapítani, hogy az alapeljárás egy *hatósági intézkedés* – azaz a járművek EK-típusjóváhagyása – *megtámadására irányuló bírósági eljárás* megindításának lehetőségére vonatkozik. Az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésében meghatározott e feltételek tehát teljesülnek. A többi feltétel e rendelkezés tárgyi és személyi alkalmazási körére vonatkozik, amelyekkel egymás után foglalkozom.

48. Ami a tárgyi alkalmazási kört illeti, az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdése megköveteli, hogy az érintett intézkedés sértse a „környezetre vonatkozó nemzeti jogi rendelkezéseket”. A jelen ügyben a Deutsche Umwelthilfe által hivatkozott intézkedés a 715/2007 rendelet, és különösen annak 5. cikkének (2) bekezdése. Meg kell tehát vizsgálni, hogy e rendelkezés a „környezetre vonatkozó nemzeti jog” körébe tartozik-e.

49. E tekintetben egyrészt a KBA állításával ellentétben osztom a kérdést előterjesztő bíróság azon véleményét, amely szerint e szabályozás a környezetvédelmi jog körébe tartozik, így nem tekinthető pusztán a belső piac szabályozását célzó műszaki előírásnak. Úgy vélem ugyanis, hogy ezt a kérdést a 2020. december 17-i CLCV és társai (Dízelmotoron elhelyezett hatástalanító berendezés) ítélet (C-693/18; a továbbiakban: CLCV ítélet, EU:C:2020:1040, 113. pont) eldöntötte, amely megállapította, hogy a 715/2007 rendelet célja a környezet magas szintű védelmének biztosítása és az Unión belüli levegőminőség javítása.

50. A KBA hangsúlyozza továbbá, hogy e rendelet a tagállamok belső piac megteremtésével és működésével kapcsolatos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseinek közelítésére vonatkozó intézkedésekről szóló EK 95. cikken (jelenleg EUMSZ 114. cikk) alapul. Az említett

95. cikk (3) bekezdése azonban kimondja, hogy a Bizottság az egészségügyre, a biztonságra, a *környezetvédelemre* és a fogyasztóvédelemre vonatkozó javaslataiban a védelem magas szintjét veszi alapul, különös figyelemmel a tudományos tényeken alapuló új fejleményekre. Következésképpen az a tény, hogy az említett rendelet nem a környezetvédelemre vonatkozó konkrét jogalapra, azaz az EK 175. cikkre épül, nem zárja ki ugyanezen rendeletnek a környezetvédelmi joggal való kapcsolatát.

51. Az 1367/2006 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése mindenesetre úgy határozza meg a „környezetvédelmi jog" fogalmát, mint azon „közösségi jogszabályok, amelyek *a jogalapjukra való tekintet nélkül* hozzájárulnak a Szerződés szerinti közösségi környezetvédelmi politika céljainak megvalósításához: *a környezet minőségének megőrzéséhez, védelméhez és javításához*, az emberi egészség védelméhez, a természeti erőforrások körültekintő és ésszerű felhasználásához, és a regionális vagy világméretű környezeti problémák kezelésére irányuló intézkedések ösztönzéséhez nemzetközi szinten" [15]. Márpedig a 715/2007 rendelet esetében éppen ez a helyzet.

52. Ami konkrétabban e rendelet 5. cikkének (2) bekezdését illeti, e rendelkezés a szóban forgó rendelet 3. cikkének (10) bekezdése szerinti „hatástalanító berendezésekre" vonatkozik. Noha az említett rendelkezés műszaki jellegű, ugyanezen rendelet keretébe illeszkedik, és a gáznemű károsanyag-kibocsátás korlátozására irányul, hozzájárulva így a környezet védelméhez. Általánosabban véve, amint azt a Deutsche Umwelthilfe is megjegyezte, főszabály szerint nem lehetséges a környezetvédelmi jog és a műszaki előírások szétválasztása, mivel a környezetvédelmi rendelkezések gyakran műszaki jellegűek. E tekintetben megjegyzem, hogy a 715/2007 rendelet (1) preambulumbekezdése kimondja, hogy a „gépjárművek kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket ezért harmonizálni kell a tagállamonként eltérő követelmények elkerülése érdekében, valamint hogy biztosított legyen a környezet magas szintű védelme". E preambulumbekezdés következésképpen kifejezetten összekapcsolja az EK-típusjóváhagyásra vonatkozó műszaki szabályokat és a környezetvédelemmel.

53. Másrészt az uniós jognak a Deutsche Umwelthilfe által hivatkozott rendelkezése, nevezetesen a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése, közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban, és a *nemzeti* környezetvédelmi jog részének minősül. [16]

54. Az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének személyi alkalmazási körét illetően e rendelkezés előírja, hogy „a nyilvánosság azon tagjai […], akik a nemzeti jogrendszerben meghatározott kritériumoknak – amennyiben vannak ilyenek – megfelelnek", rendelkeznek a szóban forgó rendelkezés által előírt jogokkal. E tekintetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a Deutsche Umwelthilfe egy elismert környezetvédelmi egyesület, amely az UmwRG 3. §-a értelmében perbeli cselekvőképességgel rendelkezik, és amelynek alapszabály szerinti célja, hogy hozzájáruljon a természet és a környezet védelméhez, valamint, hogy – többek között a fogyasztók tájékoztatása és tanácsadás révén – hozzájáruljon a fogyasztók védelméhez a környezettel és az egészséggel összefüggésben. Következésképpen az egyesület megfelel a nemzeti bíróságok előtt a környezetvédelem érdekében történő keresetindításhoz szükséges feltételeknek.

[15] Kiemelés tőlem.

[16] Lásd ebben az értelemben: az Aarhusi Egyezmény Megfelelési Bizottságának 2018. április 29-i megállapításai és ajánlásai, Dánia (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4, 27. pont), amely szerint az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben a környezetvédelemre vonatkozó uniós jogszabályok a tagállami jogszabályok részének minősülnek. A dokumentum francia nyelvi változata az alábbi linken érhető el: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf.

55. Ennélfogva egy olyan egyesület, mint a Deutsche Umwelthilfe, nemcsak az Aarhusi Egyezmény 2. cikkének (4) bekezdése értelmében vett „nyilvánosság”, hanem az ezen egyezmény 2. cikkének (5) bekezdése értelmében vett „érintett nyilvánosság” körébe is tartozik. Márpedig ez utóbbi rendelkezés értelmében a környezet védelmét elősegítő és a nemzeti jogban foglalt követelményeknek megfelelő, nem kormányzati szervezeteket érdekelt szervezeteknek kell tekinteni.

56. Végül a kérdést előterjesztő bíróság azt vizsgálja, hogy az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdése szerinti „nemzeti jogban meghatározott kritériumok” kifejezés csak a jogorvoslati joggal rendelkezők körére vonatkozó kritériumokat foglalja-e magában, mivel a nemzeti jogalkotó e kritériumokat kötelező jelleggel határozta meg az UmwRG 3. §-ában. Véleményem szerint e kifejezés a jogorvoslat tárgyát is érinti, és az említett kritériumoknak összhangban kell lenniük az uniós joggal. Ezt a kérdést a továbbiakban fogom megvizsgálni.

2. Az Aarhusi Egyezménynek a Charta 47. cikkének első bekezdésével összefüggésében értelmezett 9. cikke (3) bekezdésének hatályáról

57. A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésében említett jogorvoslati kérelmek bizonyos „kritériumoknak” vethetők alá, amiből az következik, hogy a tagállamok, az e tekintetben számukra fenntartott mérlegelési jogkör keretében, eljárásjogi szabályokat határozhatnak meg azon feltételeket illetően, amelyeknek e jogorvoslati jogok gyakorlásához teljesülnie kell.[17] E tekintetben – amint arra a kérdést előterjesztő bíróság is rámutat – az UmwRG 2017-ben végrehajtott reformja többek között a törvénynek az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdéséből eredő nemzetközi közjog követelményeihez való igazítására irányult.

58. E bíróság álláspontja szerint a Deutsche Umwelthilfe a nemzeti jog alapján nem rendelkezik kereshetőségi joggal az EK-típusjóváhagyást megadó közigazgatási határozat megtámadására.[18] Egyébiránt az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdése önmagában véve nem rendelkezik közvetlen hatállyal az uniós jogban.[19] E körülmények között, amennyiben a nemzeti jog nem rendelkezik egy elismert környezetvédelmi egyesület kereshetőségi jogáról, e rendelkezés önmagában nem ruházhatja fel az egyesületet ilyen joggal.

59. A kérdést előterjesztő bíróság ugyanakkor a Protect ítéletre hivatkozott előzetes döntéshozatal iránti kérelmének igazolására. E tekintetben ez az ítélet összekapcsolja az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdését a Charta 47. cikkével a környezetvédelmi szervezetek igazságszolgáltatáshoz való hozzáférése tekintetében.[20] Márpedig a Bíróságnak az említett ítéletben kifejtett érvelése álláspontom szerint tökéletesen átültethető a jelen ügyre, az alábbiak szerint.

[17] 2021. január 14-i Stichting Varkens in Nood és társai ítélet (C-826/18, EU:C:2021:7, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[18] Lásd a jelen indítvány 32–40. pontját.

[19] 2017. december 20-i Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation ítélet (C-664/15, EU:C:2017:987, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[20] A Charta 47. cikkének hatályával kapcsolatban lásd: Safjan, M. és Düsterhaus, D., „A Union of Effective Judicial Protection: Addressing a Multi-level Challenge through the Lens of Article 47 CFREU”, *Yearbook of European Law*, 2014, 33. kötet, 1. sz., 3–40. o.

60. A 2007/46 irányelv 3. cikkének 5. pontja értemében az EK-típusjóváhagyás olyan eljárás, amellyel a *tagállam igazolja*, hogy egy jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusa megfelel ezen irányelv és az említett irányelv IV. vagy XI. mellékletben felsorolt szabályozási aktusok vonatkozó igazgatási rendelkezéseinek és műszaki követelményeinek. Ez a IV. melléklet a 715/2007 rendeletre hivatkozott, amely 5. cikkének (2) bekezdése kötelező erejű.

61. Következésképpen amikor egy tagállam az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésében említett, a környezetvédelmi egyesületeknek a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésére alapított jogainak gyakorlásával kapcsolatos keresetekre alkalmazandó eljárásjogi szabályokat határoz meg annak érdekében, hogy az illetékes nemzeti hatóságok határozatait felülvizsgálhatóvá tegye az e rendelkezésből eredő kötelezettségeik fényében, e tagállam az említett rendelkezésből eredő kötelezettséget teljesít, tehát úgy kell tekinteni, hogy a Charta 51. cikkének (1) bekezdése értelmében az Unió jogát hajtja végre, és ily módon a Charta alkalmazandó. [21]

62. Noha az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdése önmagában véve nem rendelkezik közvetlen hatállyal az uniós jogban, ettől még e rendelkezés, a Charta 47. cikkének első bekezdésével együttesen értelmezve, azt a kötelezettséget rója a tagállamokra, hogy biztosítaniuk kell az uniós jog, különösen a környezeti jogra vonatkozó rendelkezések által nyújtott jogok hatékony bírói védelmét. [22]

63. Márpedig az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésében említett jogorvoslati jogot tényleges érvényesülésétől, sőt lényegétől fosztaná meg, ha a nemzeti jogban meghatározott kritériumok felállításával azt kellene elismerni, hogy a „nyilvánosság tagjait” képező személyek bizonyos kategóriáitól, vagy *a fortiori* az „érintett nyilvánosság tagjait” képező olyan személyektől, mint amilyenek az ezen egyezmény 2. cikkének (5) bekezdésében meghatározott követelményeknek megfelelő környezetvédelmi egyesületek, meg lehet tagadni a keresetindítás jogát. [23] Ezen egyesületek nem foszthatók meg attól a lehetőségtől, hogy az uniós környezetvédelmi jogból eredő szabályok betartásának bírói kontrollját kérjék, hiszen e szabályok azok, amelyek leginkább a közérdeket és nem csupán a különálló, egyéni érdekek védelmét jelenítik meg, az említett egyesületeknek pedig az a fő feladata, hogy a közérdeket védjék. [24]

64. Ugyanis, jóllehet az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésében szereplő „nemzeti jogban meghatározott kritériumok[nak]” szövegrész azt jelenti, hogy a Szerződő Államok e rendelkezés végrehajtását illetően megőrzik mérlegelési jogkörüket, mégsem engedhető meg, hogy olyan kritériumokat határozzanak meg, amelyek annyira szigorúak, hogy gyakorlatilag a környezetvédelmi szervezetek számára ellehetetlenítenék az e rendelkezésben említett aktusok vagy mulasztások megtámadását. [25]

65. A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy a Deutsche Umwelthilfe nem rendelkezik kereshetőségi joggal az EK-típusjóváhagyást megadó közigazgatási határozat megtámadására, többek között azon oknál fogva, hogy ezen EK–jóváhagyás „termékengedélyezésnek” minősül, és hogy az ilyen engedélyezések esetében a nemzeti jog nem

[21] Lásd ebben az értelemben a Protect ítélet 44. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

[22] Lásd ebben az értelemben: Protect ítélet, 45. pont; 2019. október 3-i Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland és társai ítélet (C-197/18, EU:C:2019:824, 33. pont).

[23] Lásd ebben az értelemben: Protect ítélet, 46. pont; 2019. október 3-i Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland és társai ítélet (C-197/18, EU:C:2019:824, 34. pont).

[24] Lásd ebben az értelemben a Protect ítélet 47. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

[25] A Protect ítélet 48. pontja.

teszi lehetővé a környezetvédelmi egyesületek számára – még ha az Aarhusi Egyezmény 2. cikkének (5) bekezdése értelmében vett „érintett nyilvánosság” körébe tartoznak is –, hogy keresetet indítsanak a nemzeti bíróság előtt a járművek EK-típusjóváhagyását megadó közigazgatási határozattal szemben. Azzal tehát, hogy megtagadja a környezetvédelmi egyesületektől az ilyen típusú engedélyező határozatokkal szembeni keresetindítási jogot, az érintett nemzeti eljárásjog sérti az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének a Charta 47. cikkének első bekezdésével együttesen értelmezett rendelkezéseiből eredő követelményeket. [26]

66. Más szóval, a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének hatékony érvényesülése – a hatékony bírói jogvédelemhez fűződő alapjog felől nézve – megköveteli, hogy biztosítsák az EK-típusjóváhagyást megadó közigazgatási határozat megtámadásához való jogot az elismert környezetvédelmi egyesületek számára. [27]

67. Hozzá kell tenni, hogy jóllehet a Charta által biztosított szabadságok korlátozhatók, a Charta 52. cikkének (1) bekezdése alapján a gyakorlásuk bármely korlátozására csak a törvény által, és az említett szabadságok lényeges tartalmának tiszteletben tartásával kerülhet sor. Ezenkívül – ahogyan e rendelkezésből is kitűnik – az arányosság elvére figyelemmel korlátozásra csak akkor kerülhet sor, ha az elengedhetetlen és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja. [28] A jelen ügyben azonban nem látom, hogy milyen, az Unió által elismert általános érdekű célkitűzés igazolhatná azt, hogy megtagadják a környezetvédelmi egyesületektől a járművek EK-típusjóváhagyásának megtámadása céljából történő bírósághoz fordulás jogát. [29]

68. A kérdést előterjesztő bíróság szerint még a nemzeti jog kiterjesztő vagy analógia útján történő értelmezése sem teszi lehetővé, hogy egy környezetvédelmi egyesületet kereshetőségi joggal ruházzon fel az EK-típusjóváhagyást megadó határozat megtámadására. Mindazonáltal megjegyzem, hogy e bíróság a Verwaltungsgericht Berlinnek (berlini közigazgatási bíróság, Németország) az egyes hosszabb nehézgépjárművek rendszeres üzemeltetésére vonatkozó engedély jogszerűségével, illetve bizonyos más hosszabb nehézgépjárművek próbaidőszakának meghosszabbításával kapcsolatos 2018. április 18-i ítéletére hivatkozik, amely szerint a VwGO 42. §-a (2) bekezdésének második tagmondata kereshetőségi jogot biztosít az olyan elismert környezetvédelmi egyesületek számára, amelyek az uniós környezetvédelmi jogon alapuló rendelkezések tiszteletben tartását kérik. Ezen túlmenően, amint arra a KBA rámutat, a Deutsche Umwelthilfe az alapeljárás keretében azt hangsúlyozta, hogy kereshetőségi joga közvetlenül az UmwRG 1. §-a (1) bekezdése első albekezdésének 6. pontjából, valamint az UmwRG 2. §-ának (1) bekezdéséből ered.

69. A kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy a bírósági jogorvoslathoz való jog gyakorlásához szükséges feltételekre vonatkozó eljárási szabályokat a lehető legteljesebb mértékben úgy értelmezze, hogy az megfeleljen mind az Aarhusi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdése céljainak, mind az uniós jog által biztosított jogok hatékony bírói védelmére vonatkozó célnak, annak

[26] Lásd ebben az értelemben a Protect ítélet 52. pontját.

[27] Lásd ebben az értelemben: Sharpston főtanácsnok Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation ügyre vonatkozó indítványa (C-664/15, EU:C:2017:760, 91. pont).

[28] 2021. február 3-i Fussl Modestraße Mayr ítélet (C-555/19, EU:C:2021:89, 84. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

[29] A KBA azzal érvel, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság alaptörvénye rendszerszinten az alanyi jogok védelme mellett döntött.

érdekében, hogy a környezetvédelmi egyesületek – mint például a Deutsche Umwelthilfe – nemzeti bíróság előtt vitathassák az uniós környezetvédelmi joggal esetlegesen ellentétes közigazgatási eljárás során hozott határozatokat. [30]

70. Ugyanakkor, ha az uniós joggal összhangban álló ilyen értelmezés lehetetlennek bizonyulna, a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából az következik, hogy az uniós jogi rendelkezéseket hatáskörének keretei között alkalmazni hivatott nemzeti bíróság köteles biztosítani e normák teljes érvényesülését, szükség esetén – saját hatáskörénél fogva – eltekintve a nemzeti jogszabályok uniós joggal ellentétes rendelkezéseinek alkalmazásától, utólagosan is, anélkül hogy előzetesen kérelmeznie vagy várnia kellene azok jogalkotói vagy bármilyen egyéb alkotmányos úton történő megsemmisítésére. [31]

71. A kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdése értelmezhető-e úgy, hogy – a környezetvédelemmel kapcsolatos határozatok sokaságára tekintettel – a tagállamok kivonhatnak bizonyos közigazgatási határozatokat, így például a termékengedélyezéssel kapcsolatos határozatokat, a környezetvédelmi egyesületek kezdeményezésére történő bírósági felülvizsgálat alól, a jogorvoslat lehetőségét bizonyos, a környezetre gyakorolt súlyos negatív hatásokkal járó határozatokra korlátozva. Ugyanakkor azon a véleményen vagyok, hogy ezt a megközelítést egyáltalán nem támasztják alá ezen egyezmény rendelkezései, sem a Bíróság ítélkezési gyakorlata. Mindenesetre, amint arra a Deutsche Umwelthilfe hivatkozik, az EK-típusjóváhagyást megadó határozat nagyszámú járművet érinthet, tehát nem tekinthető csekély jelentőségűnek a környezet védelme szempontjából. Ebben az értelemben, amint azt a 715/2007 rendelet (6) preambulumbekezdése kimondja, a dízelmeghajtású gépjárművek nitrogénoxid-kibocsátását jelentősen csökkenteni kell a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek betartása érdekében.

72. A kérdést előterjesztő bíróság egyébként hangsúlyozza, hogy a Protect ítélet alapjául szolgáló, osztrák jogra vonatkozó tényállástól eltérően a német jog szerint a környezetvédelmi egyesületeknek az UmwRG keretében lehetőségük van a projektek engedélyezésének ellenőriztetésére, tehát nincs szó az ezen egyesületek jogorvoslati jogosultságának teljes kizárásáról. Az eljárásjog tehát nem tartalmaz az említett ítéletben megállapítotthoz hasonló hiányosságot a bírói jogvédelem tekintetében. Mindazonáltal – ahogyan arra a kérdést előterjesztő bíróság is utal – egy olyan egyesület, mint amilyen a Deutsche Umwelthilfe, nem rendelkezik az EK-típusjóváhagyást megadó határozat megtámadása céljából történő bírósághoz fordulás jogával. Ennélfogva úgy vélem, hogy a Protect ítélettel összefüggésben kialakított ítélkezési gyakorlat teljes mértékben alkalmazandó az uniós környezetvédelmi jogból eredő normák betartásának ellenőriztetése érdekében.

73. A KBA és a Volkswagen azt állítja, hogy az *actio popularis* szerkezetileg idegen a német eljárásjogtól, és ezért a környezetvédelmi egyesületnek mindig tudnia kell hivatkozni arra, hogy a hatóságok intézkedései következtében esetleges jogsérelem érte. A jelen ügyben azonban az Aarhusi Egyezmény Charta 47. cikkének első bekezdésével összefüggésben értelmezett 9. cikke (3) bekezdésének alkalmazása nem vezet *actio popularishoz*. [32] Az igazságszolgáltatáshoz való

[30] Lásd ebben az értelemben: Protect ítélet, 54. pont; 2019. december 19-i Deutsche Umwelthilfe ítélet (C-752/18, EU:C:2019:1114, 39. pont).

[31] Lásd ebben az értelemben a Protect ítélet 56. pontját.

[32] Sharpston főtanácsnok a Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation ügyre vonatkozó indítványában (C-664/15, EU:C:2017:760, 81. pont) megjegyezte, hogy az Aarhusi Egyezmény szerzői nem akarták bevezetni az *actio popularis* intézményét környezetvédelmi ügyekben, és úgy döntöttek, hogy a környezetvédelmi szervezetek szerepét erősítik meg. A főtanácsnok hozzátette, hogy ennek során köztes megoldást alkalmaztak a maximalista megközelítés *(actio popularis)* és a minimalista megközelítés (csak a közvetlenül érdekelt felek egyéni kereshetőségi joga) között.

hozzáférés joga az alapügyhöz hasonló ügyben ugyanis azt feltételezi, hogy a nemzeti jog ruházza fel keresetindítási jogosultsággal az érintett egyesületet, mivel alapszabályát az illetékes nemzeti hatóságok hagyták jóvá. Az ilyen egyesület esetében tehát a keresete előterjesztését illetően a komolyságára és szakértelmére vonatkozó biztosítékok állnak fenn.[33] Ezen egyesületek jogilag elismert környezetvédelemben való érdekeltsége alapján azokat kellő mértékben érinti az uniós környezetvédelmi jog közvetlenül alkalmazandó rendelkezéseinek megsértése ahhoz, hogy a nemzeti bíróságok előtt e rendelkezésekre hivatkozhassanak.[34]

74. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság az első kérdésre azt a választ adja, hogy az Aarhusi Egyezménynek a Charta 47. cikke első bekezdésével összefüggésében értelmezett 9. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a nemzeti jog alapján perbeli cselekvőképességgel rendelkező elismert környezetvédelmi egyesület számára lehetővé kell tenni a járművek EK-típusjóváhagyását megadó olyan közigazgatási határozat nemzeti bíróság előtt megtámadását, amely ellentétes lehet a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével, amely rendelkezés – a kivételektől eltekintve – tiltja a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használatát.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésről

75. Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén a kérdést előterjesztő bíróság az előterjesztett második kérdésével lényegében arra kíván választ kapni, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy azon kérdés tekintetében, hogy a hatástalanító berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából „indokolt”-e, a technikának – az érintett járművek EK-típusjóváhagyása megadásának időpontjában – aktuális állása az irányadó-e, és hogy az említett „indokolt[ságon]” kívül más körülményeket is figyelembe kell-e venni a hatástalanító berendezés megengedhetőségének vizsgálatakor.[35]

76. A 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használata. E tilalom alól azonban van három kivétel, amelyek közül az egyik e rendelkezés a) pontjában szerepel: a tilalom nem vonatkozik arra az esetre, amikor „a berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából indokolt.”

77. Előzetesen megjegyzem, hogy a kérdést előterjesztő bíróság kérdésében abból a feltevésből indul ki, hogy a hőmérsékleti tartományok a 715/2007 rendelet 3. cikkének 10. pontja értelmében vett hatástalanító berendezésnek minősülnek. A CLCV ítéletben a Bíróság megállapította, hogy az olyan berendezés, amely érzékeli az ugyanezen rendelet által előírt EK–jóváhagyási eljárások lefolytatásához kapcsolódó valamennyi paramétert annak érdekében, hogy az EK–jóváhagyási

[33] Amint azt Sharpston főtanácsnok a Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation ügyre vonatkozó indítványában (C-664/15, EU:C:2017:760, 74. pont) is megjegyezte, a környezetvédelmet előmozdító és az igazságszolgáltatáshoz való jog érvényesítéséhez szükséges objektív, igazolt, átlátható és hátrányos megkülönböztetést nem jelentő nemzeti jogi követelményeknek megfelelő környezetvédelmi szervezetek hivatkozhatnak az Aarhusi Egyezmény 9. cikkének (3) bekezdésére.

[34] Lásd ebben az értelemben Kokott főtanácsnok Lesoochranárske zoskupenie VLK ügyre vonatkozó indítványát (C-243/15, EU:C:2016:491, 49. pont).

[35] A második kérdésében a kérdést előterjesztő bíróság a „hatástalanító berendezésekre” hivatkozik. Amennyiben azonban az alapeljárásban csak a hőmérsékleti tartományról van szó, egyedül erre az hatástalanító berendezésre hivatkozom.

eljárások során javuljon a kibocsátást szabályozó rendszer teljesítménye, és így a jármű megkapja az EK–jóváhagyást, még abban az esetben is „hatástalanító berendezésnek” minősül, ha ilyen teljesítményjavulás a jármű rendes üzemeltetési feltételei között is pontosan megfigyelhető.[36]

78. A Bíróság azt is megállapította, hogy az említett rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontjában foglalt tilalom lényegét vesztené, és nem érvényesülne hatékonyan, ha megengednék a gyártóknak, hogy a gépjárműveket kizárólag abból a célból, hogy a motort megvédjék a szennyeződéstől és a kopástól, hatástalanító berendezésekkel szereljék fel.[37] Ezt az ítélkezési gyakorlatot az átkapcsolási logika uniós joggal való összeegyeztethetőségének vizsgálata keretében alakították ki.

79. A C-128/20. sz. GSMB Invest ügy, a C-134/20. sz. Volkswagen ügy, valamint a C-145/20. sz. Porsche Inter Auto és Volkswagen ügy a jelen kérdés tárgyát képező hőmérsékleti tartományhoz hasonló hőmérsékleti tartományra hivatkoznak. E három ügyre vonatkozó, 2021. szeptember 23-én ismertetett közös indítványomban[38] azt javasoltam, hogy a Bíróság tekintse úgy, hogy a 715/2007 rendelet 3. cikkének e rendelet 5. cikke (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 10. pontját úgy kell értelmezni, hogy „hatástalanító berendezésnek” minősül az olyan berendezés, amely egy gépjármű valós vezetési feltételei között csak akkor biztosítja a kipufogógáz-visszavezetés teljes körű működését, ha a külső hőmérséklet 15 °C és 33 °C között van, és a közlekedési magasság nem haladja meg az 1000 métert, míg e tartományon kívül 10 °C hőmérsékletváltozás, 1000 méter felett pedig 250 méter magasságváltozás alatt a kipufogógáz-visszavezetés szintjét lineárisan 0-ra csökkentik, aminek következtében az NOx-kibocsátások meghaladják az említett rendeletben megállapított határértéket.[39] Ezek a megállapítások alkalmazhatók a jelen ügyben.

80. A második kérdésének a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy azon kérdés tekintetében, hogy a hatástalanító berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából „indokolt”-e, az érintett járművek EK-típusjóváhagyása megadásának időpontjában fennálló műszaki megvalósíthatóság-e az irányadó.

81. Egyetértek a kérdést előterjesztő bírósággal abban, hogy e kérdés megválaszolása során az EK-típusjóváhagyás megadásának időpontja az irányadó. Ez ugyanis az új járművekre vonatkozik, amelyeknek meg kell felelniük a típusjóváhagyás megadásának időpontjában hatályos rendeleti jellegű jogi aktusoknak, beleértve a 2007/46 irányelv IV. mellékletében említetteket, amelyek magukban foglalják a 715/2007 rendeletet is.

82. Ami a típusjóváhagyással kapcsolatos műszaki követelményeket illeti, a C-128/20. sz. GSMB Invest ügyre, a C-134/20. sz. Volkswagen ügyre, valamint a C-145/20. sz. Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyre vonatkozó indítványomban azt az álláspontot képviseltem, hogy a 715/2007 rendelet sehol nem említi, hogy az EK-típusjóváhagyásra külön technológiát kellene használni.[40] Vagyis – amint arra a Volkswagen is hivatkozik –, e rendeletet a 2007/46 irányelvhez hasonlóan technológiasemlegesen fogalmazták meg.

[36] A CLCV ítélet 102. pontja.

[37] A CLCV ítélet 113. pontja.

[38] A GSMB Invest, Volkswagen és Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyekre vonatkozó indítvány (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758).

[39] A jelen indítvány 104. pontja.

[40] A jelen indítvány 129. pontja.

83. Arra is emlékeztettem, hogy az említett rendelet (7) preambulumbekezdése szerint „[a] kibocsátási előírások meghatározása során fontos figyelembe venni azok hatásait a piacokra és a gyártók versenyképességére, az üzleti vállalkozások számára felmerülő közvetlen és közvetett költségeket és az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése és a várható élettartam növekedése terén jelentkező előnyöket, valamint a szén-dioxid kibocsátásra gyakorolt átfogó hatásait”. Következtetésképpen, amikor az uniós jogalkotó meghatározta a szennyezőanyag-kibocsátási határértékeket, már figyelembe vette a járműgyártók érdekeit. Ez utóbbiaknak tehát alkalmazkodniuk kell, és a határértékek betartására alkalmas – de nem *feltétlenül a lehető legjobb vagy kötelezően előírt* – műszaki eszközöket kell alkalmazniuk. [41] Ebben az értelemben – amint arra a KBA is rámutat – valószínűleg elegendő, ha csak a piacon elterjedt átlagos modern technológiákat alkalmazzák, amennyiben azok megfelelnek az EK-típusjóváhagyás követelményeinek.

84. Hozzátettem, hogy a hatástalanító berendezésnek a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése a) pontja szerinti, kizárólag amiatt történő engedélyezése, mert például a kutatási költségek magasak, a műszaki eszköz költségesebb, vagy hogy a jármű karbantartása gyakoribb és költségesebb a használó számára, megfosztaná lényegétől e rendeletet. [42]

85. Számomra ezek a megállapítások is alkalmazhatónak tűnnek a jelen ügyben. Ebben az értelemben egyetértek a kérdést előterjesztő bírósággal abban, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerinti kivételt főszabály szerint ki kell zárni, ha a gyártó pénzügyi okokból úgy tervezi a motorokat, hogy rendes működési körülmények között a hatékony kibocsátást szabályozó technika biztonsága a motor számára nem biztosított, és e technika emiatt nagyrészt le van tiltva.

86. A hatástalanító berendezés csak akkor „indokolt”, ha semmilyen megoldással nem kerülhető el a jármű vezetése során bekövetkező konkrét veszélyhelyzetet előidéző károsodás közvetlen kockázata. [43]

87. Egyebekben a második kérdésének b) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a technika állásán kívül más olyan körülményeket is figyelembe kell-e venni, amelyek a hatástalanító berendezés megengedhetőségéhez vezethetnek, miközben az a technika mindenkori aktuális állása alapján a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdése második mondatának a) pontja értelmében nem „indokolt”.

88. E tekintetben, ami a „indokolt[ság]” fogalmát illeti, a CLCV ítéletből kitűnik, hogy az említett 5. cikk (2) bekezdésének a) pontját, mivel kivételt fogalmaz meg a kibocsátást szabályozó rendszerek hatékonyságát csökkentő hatástalanító berendezések használatának tilalma alól, *szigorúan kell értelmezni*. [44]

89. E körülmények között, a jelen ügyben szóban forgó hatástalanító berendezés „indokolt[sága]” hiányában – amint arra a kérdést előterjesztő bíróság a második kérdésének b) pontjában rámutat –, [45] nincs más olyan körülmény álláspontom szerint, amely a hatástalanító berendezés

[41] A GSMB Invest, Volkswagen és Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyekre vonatkozó indítvány (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758, 129. pont).

[42] A GSMB Invest, Volkswagen és Porsche Inter Auto és Volkswagen ügyekre vonatkozó indítvány (C-128/20, C-134/20 és C-145/20, EU:C:2021:758, 130. pont)

[43] Lásd ebben az értelemben a CLCV ítélet 114. pontját.

[44] CLCV ítélet, 112. pont.

[45] Ez egy ténybeli értékelés, amelyet a kérdést előterjesztő bíróságnak kell elvégeznie.

megengedhetőségéhez vezethetne. Mivel ugyanis a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) és c) pontjában előírt két másik kivétel nem alkalmazható az alapügyben, e rendelet nem tartalmaz további igazolást a hatástalanító berendezés engedélyezése tekintetében.

90. Következésképpen azt javaslom, hogy a Bíróság a második kérdésre azt a választ adja, hogy a 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy azon kérdés tekintetében, hogy a hatástalanító berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából „indokolt”-e, nem a technikának az EK-típusjóváhagyása megadásának időpontjában fennálló állása az irányadó, és az említett „indokolt[ságon]” kívül más körülményeket nem kell figyelembe venni a hatástalanító berendezés megengedhetőségének vizsgálatakor.

V. Végkövetkeztetés

91. A fenti megfontolásokra tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság a Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Schleswig-Holstein közigazgatási bírósága, Németország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

1) Az Aarhusban 1998. június 25-én aláírt, az Európai Közösség nevében a 2005. február 17-i 2005/370/EK tanácsi határozattal jóváhagyott, a környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló egyezménynek az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkével együttesen értelmezett 9. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a nemzeti jog alapján perbeli cselekvőképességgel rendelkező elismert környezetvédelmi egyesület számára lehetővé kell tenni a járművek EK-típusjóváhagyását megadó olyan közigazgatási határozat nemzeti bíróság előtt megtámadását, amely ellentétes lehet a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével, amely – a kivételektől eltekintve – tiltja a kibocsátáscsökkentő berendezések hatásfokát csökkentő hatástalanító berendezések használatát.

2) A 715/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy azon kérdés tekintetében, hogy a hatástalanító berendezés használata a motor károsodás vagy baleset elleni védelme és a jármű biztonságos üzemeltetése szempontjából „indokolt”-e, nem a technikának az EK-típusjóváhagyása megadásának időpontjában fennálló állása az irányadó, és az említett „indokolt[ságon]” kívül más körülményeket nem kell figyelembe venni a hatástalanító berendezés megengedhetőségének vizsgálatakor.