Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
ATHANASIOS RANTOS IŠVADA,
pateikta 2022 m. kovo 3 d.[1]

Byla C-873/19

Deutsche Umwelthilfe eV
prieš
Bundesrepublik Deutschland,
dalyvaujant
Volkswagen AG

(*Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht* (Šlėzvigo-Holšteino administracinis teismas, Vokietija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Aplinka – Orhuso konvencija – Teisė kreiptis į teismus – 9 straipsnio 3 dalis – Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija – 47 straipsnio pirma pastraipa – Teisė į veiksmingą teisminę gynybą – Pripažinta aplinkos apsaugos asociacija – Teisė nacionaliniame teisme ginčyti transporto priemonių EB tipo patvirtinimą – Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 – Motorinių transporto priemonių patvirtinimas – 5 straipsnio 2 dalis – Dyzelinis variklis – „Temperatūros intervalo“ ribojamas išmetamo azoto oksidų kiekio mažinimas – Valdiklis – Leidimas naudoti tokį valdiklį, kai būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui – Technologijų lygis“

I. Įžanga

1. Pagrindinėje byloje nacionalinė EB tipo patvirtinimo institucija priėmė sprendimą leisti automobilių gamintojo *Volkswagen AG* gaminamose transporto priemonėse su euro 5 kartos dyzeliniu varikliu naudoti variklio valdymo bloke įdiegtą programinę įrangą, kuri, atsižvelgiant į tam tikras išorės temperatūros sąlygas, sumažina išmetamųjų dujų recirkuliaciją, dėl to didėja išmetamų azoto oksidų (NOx) kiekis.

2. Pripažinta aplinkos apsaugos asociacija *Deutsche Umwelthilfe eV* apskundė šį sprendimą *Schleswig Holsteinisches Verwaltungsgericht* (Šlėzvigo-Holšteino administracinis teismas, Vokietija), nurodydama, kad ši programinė įranga yra neteisėtas „valdiklis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 715/2007[2] 5 straipsnio 2 dalį.

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007, p. 1), iš dalies pakeistas 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 692/2008 (OL L 199, 2008, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 715/2007).

3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad pagal nacionalinę teisę *Deutsche Umwelthilfe* neturi teisės ginčyti minėto sprendimo. Todėl šis teismas klausia Teisingumo Teismo, pirma, ar pagal Orhuso konvencijos [3] 9 straipsnio 3 dalį, siejamą su Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 47 straipsniu, reikalaujama, kad tokia asociacija turėtų teisę nacionaliniame teisme ginčyti administracinį sprendimą, kuriuo transporto priemonėms suteikiamas EB tipo patvirtinimas, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį.

4. Antra, jei atsakymas būtų teigiamas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar valdiklio „būtinumas“, kaip tai suprantama pagal 5 straipsnio 2 dalį, vertinamas pagal technologijų lygį susijusių transporto priemonių EB tipo patvirtinimo momentu ir ar reikia atsižvelgti į kitas aplinkybes, dėl kurių galėtų būti leidžiama naudoti tokį valdiklį.

II. Teisinis pagrindas

A. Tarptautinė teisė

5. Orhuso konvencijos 1 straipsnyje „Tikslas“ nustatyta:

„Kiekviena Šalis, vadovaudamasi šios Konvencijos nuostatomis, užtikrina teisę gauti informaciją, visuomenei dalyvauti priimant sprendimus bei teisę kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais, kad būtų apsaugota kiekvieno dabartinės ir būsimų kartų žmogaus teisė gyventi palankioje jo sveikatai ir gerovei aplinkoje.“

6. Šios konvencijos 2 straipsnio „Sąvokos“ 4 ir 5 dalyse nustatyta:

„4. „Visuomenė“ – tai vienas arba daugiau fizinių ar juridinių asmenų ir pagal nacionalinius įstatymus ar praktiką jų asociacijos, organizacijos arba grupės.

5. „Suinteresuota visuomenė“ – tai visuomenė, kuriai daro įtaką arba gali daryti įtaką aplinkosaugos srityje priimami sprendimai arba kuri yra suinteresuota sprendimų priėmimo procesu; pagal šį apibrėžimą nevyriausybinės organizacijos, padedančios spręsti aplinkosaugos problemas ir veikiančios pagal nacionalinių įstatymų reikalavimus, laikomos suinteresuotomis organizacijomis.“

7. Minėtos konvencijos 9 straipsnio „Teisė kreiptis į teismus“ 2 ir 3 dalyse nurodyta:

„2. Kiekviena Šalis, vadovaudamasi savo nacionaliniais įstatymais, užtikrina, kad atitinkami visuomenės atstovai:

a) rodantys pakankamą suinteresuotumą, arba kaip alternatyva;

[3] Konvencija dėl teisės gauti informaciją, visuomenės dalyvavimo priimant sprendimus ir teisės kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais, pasirašyta 1998 m. birželio 25 d. Orhuse (Danija) ir Europos bendrijos vardu patvirtinta 2005 m. vasario 17 d. Tarybos sprendimu 2005/370/EB (OL L 124, 2005, p. 1; toliau – Orhuso konvencija).

b) manantys, kad buvo pažeista kokia nors jų teisė, kai tai kaip būtina sąlyga numatyta Šalies administracinės procesinės teisės normose, turėtų teisę kreiptis dėl priimtų sprendimų pakartotinio nagrinėjimo teisme ir (arba) kitoje, nepriklausomoje ir bešališkoje įstatymų nustatyta tvarka įsteigtoje institucijoje, siekiant teisiniu ir procesiniu požiūriu užginčyti bet kokio sprendimo teisėtumą, veiksmus arba neveikimą, nepažeidžiant 6 straipsnio nuostatų ir kai tai reglamentuoja nacionaliniai įstatymai bei nepažeidžiant žemiau pateikiamos 3 dalies, kitų atitinkamų šios Konvencijos nuostatų.

Pakankamas suinteresuotumas ir kokios nors teisės pažeidimas nustatomi remiantis nacionalinių įstatymų nuostatomis ir turint tikslą suteikti suinteresuotai visuomenei plačias galimybes kreiptis į teismus pagal šią Konvenciją. Todėl dėl a punkto pakanka bet kokios atitinkančios 2 straipsnio 5 dalyje keliamus reikalavimus nevyriausybinės organizacijos suinteresuotumo; dėl b punkto – tokios organizacijos taip pat turi teisę pareikšti apie savo teisių pažeidimus.

<…>

3. Be to, ir nepažeidžiant 1 ir 2 dalyse minimų pakartotinio nagrinėjimo procedūrų, kiekviena Šalis užtikrina, kad visuomenės atstovai, atitinkantys nacionaliniuose įstatymuose numatytus kriterijus, jeigu tokie yra, galėtų administracine arba teismo tvarka kreiptis dėl privačių asmenų arba valstybės institucijų, pažeidžiančių nacionalinių įstatymų nuostatas, susijusias su aplinkosauga, veiksmų arba neveikimo užginčijimo.“

B. Sąjungos teisė

1. Reglamentas Nr. 1367/2006

8. Reglamento (EB) Nr. 1367/2006 [4] 1 straipsnio „Tikslas“ 1 dalyje nurodyta:

„Šio reglamento tikslas – prisidėti prie įsipareigojimų, kylančių iš JTEEK Konvencijos dėl teisės gauti informaciją, visuomenės dalyvavimo priimant sprendimus ir teisės kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais (toliau – Orhuso konvencija), įgyvendinimo, nustatant taisykles dėl Konvencijos nuostatų taikymo Bendrijos institucijoms ir organams, visų pirma:

<…>

d) Bendrijos lygiu suteikiant teisę kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais šiame reglamente nustatytomis sąlygomis.“

9. Šio reglamento 2 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ 1 dalies f punkte numatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

[4] 2006 m. rugsėjo 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl Orhuso konvencijos dėl teisės gauti informaciją, visuomenės dalyvavimo priimant sprendimus ir teisės kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais nuostatų taikymo Bendrijos institucijoms ir organams (OL L 264, 2006, p. 13).

f) „Aplinkos apsaugos teisė“ – tai Bendrijos teisės aktai, kurie, nepriklausomai nuo teisinio pagrindo, prisideda siekiant Sutartyje išdėstytų Bendrijos aplinkos apsaugos politikos tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę, saugoti žmonių sveikatą ir protingai bei racionaliai naudoti gamtos išteklius, remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti.“

2. Reglamentas Nr. 715/2007

10. Reglamento Nr. 715/2007 1, 6 ir 7 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) <…> variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad skirtingose valstybėse narės reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos apsaugos lygis.

<…>

(6) Siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, ypač būtina labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekį. <…>

(7) Nustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti į padarinius rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines privalomas įmonių sąnaudas ir naudą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo, išlaidų sveikatai mažinimo ir gyvenimo trukmės ilginimo aspektais, taip pat į bendrą poveikį CO_2 išmetimui.“

11. Šio reglamento 1 straipsnio „Dalykas“ 1 dalyje nustatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomi bendri variklinių transporto priemonių (toliau – transporto priemonės) ir pakaitinių dalių, pvz., pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, tipo patvirtinimo, techniniai reikalavimai dėl jų išmetamų teršalų.“

12. Minėto reglamento 3 straipsnio „Apibrėžimai“ 10 punkte numatyta:

„Šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse taikomi tokie apibrėžimai:

<…>

10) valdiklis – tai bet kokia sudedamoji konstrukcijos dalis, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį (min^{-1}), perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokį kitą parametrą, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį, kuri, esant įprastoms ir pagrįstai numatytinoms transporto priemonės veikimo ir eksploatavimo sąlygoms, mažina išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumą, arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti.“

13. Šio reglamento 5 straipsnio „Reikalavimai ir bandymai“ 1 ir 2 dalyse nustatyta:

„1. Gamintojai įrengia transporto priemones taip, kad visos sudedamosios dalys, kurios gali turėti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones.

2. Išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius naudoti draudžiama. Draudimas netaikomas tokiais atvejais:

a) įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui;

b) įtaisas veikia tik variklio užvedimo momentu;

arba

c) reikalavimai iš esmės įtraukti į degalų garavimo išlakų ir pro išmetamąjį vamzdį išmetamųjų teršalų [vidutinio kiekio] tikrinimo procedūrą.“

14. Reglamento Nr. 715/2007 I priede „Išmetamųjų teršalų ribos“ nustatytos NOx išmetamųjų teršalų ribinės vertės, be kita ko, euro 5 standartą atitinkančioms transporto priemonėms, kurios nurodytos 1 lentelėje.

3. Direktyva 2007/46/EB

15. Direktyva 2007/46/EB[5] buvo panaikinta Reglamentu (ES) 2018/858[6], įsigaliojusiu 2020 m. rugsėjo 1 d., kaip numatyta pastarojo 88 straipsnyje. Tačiau, atsižvelgiant į faktinių aplinkybių klostymosi datą, ši direktyva taikoma pagrindinėse bylose.

16. Šios direktyvos 1 straipsnyje „Dalykas“ buvo numatyta:

„Šia direktyva nustatoma suderinta sistema, kurią sudaro į jos taikymo sritį patenkančių visų naujų transporto priemonių ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimui taikomos administracinės nuostatos ir bendri techniniai reikalavimai, siekiant palengvinti transporto priemonių registravimą, pardavimą bei eksploatavimo pradžią Bendrijoje.

<…>

Konkretūs techniniai reikalavimai dėl transporto priemonių konstrukcijos ir veikimo nustatyti šios direktyvos taikymui skirtuose norminiuose aktuose, kurių išsamus sąrašas pateiktas IV priede.“

17. Minėtos direktyvos 3 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ 5 punkte buvo numatyta:

„Šioje direktyvoje ir IV priede išvardytuose norminiuose aktuose, nebent juose būtų nustatyta kitaip:

<…>

[5] 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus („Pagrindų direktyva“) (OL L 263, 2007, p. 1), iš dalies pakeista 2014 m. vasario 25 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 214/2014 (OL L 69, 2014, p. 3, toliau – Direktyva 2007/46).

[6] 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018, p. 1).

5) EB tipo patvirtinimas – procedūra, pagal kurią valstybė narė patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka tam tikras šios direktyvos ir IV arba XI prieduose išvardytų norminių aktų administracines nuostatas ir techninius reikalavimus.“

18. Šios direktyvos IV priedo „Suteikiant transporto priemonės EB tipo patvirtinimą taikomi reikalavimai“ I dalyje „Neribojamos serijos gamybos transporto priemonių EB tipo patvirtinimui taikomi norminiai aktai“ buvo nurodytas Reglamentas Nr. 715/2007, kiek tai susiję su „[l]engvųjų transporto priemonių išmetam[aisiais] teršalai[s] ([E]uro 5 ir 6) ir (arba) informacijos prieiga“.

C. Vokietijos teisė

19. Pagrindinėje byloje taikomos redakcijos *Verwaltungsgerichtsordnung* (Administracinių bylų teisenos kodeksas)[7] (toliau – *VwGO*) 42 straipsnyje numatyta:

„1. „Skundu gali būti siekiama panaikinti administracinį aktą (skundas dėl panaikinimo), taip pat nurodyti priimti administracinį aktą, kurį buvo atsisakyta priimti ar kuris nebuvo priimtas (skundas dėl įpareigojimo).

2. Nepažeidžiant kitų teisinių nuostatų, skundas yra priimtinas tik tuo atveju, jei pareiškėjas tvirtina, kad administraciniu aktu arba atsisakymu administracinį aktą priimti ar jo nepriėmimu buvo pažeistos jo teisės.“

20. *VwGO* 113 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Jeigu administracinis aktas yra neteisėtas ir dėl jo pažeistos pareiškėjo teisės, teismas panaikina administracinį aktą ir bet kokį galimą vidinį sprendimą dėl skundo. <…>“

21. Pagrindinėje byloje taikomos redakcijos *Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz)* (Įstatymas dėl papildomų nuostatų, susijusių su teisių gynimo priemonėmis aplinkos klausimais pagal Direktyvą 2003/35/EB[8] (Įstatymas dėl teisių gynimo priemonių aplinkos klausimais))[9] (toliau – *UmwRG*) 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Šis įstatymas taikomas skundams dėl šių sprendimų:

<…>

5) administracinių aktų ar pagal viešąją teisę sudarytų sutarčių, pagal kuriuos leidžiama vykdyti kitus nei 1–2b punktuose nurodytus projektus remiantis su aplinka susijusiomis federalinės teisės, federalinių žemių teisės ar Sąjungos teisės tiesiogiai taikomų aktų nuostatomis; ir

[7] *BGBl.* 1991 I, p. 686.

[8] 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, nustatanti visuomenės dalyvavimą rengiant tam tikrus su aplinka susijusius planus ir programas ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 85/337/EEB ir 96/61/EB dėl visuomenės dalyvavimo ir teisės kreiptis į teismus (OL L 156, 2003, p. 17; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 7 t., p. 446).

[9] *BGBl.* 2017 I, p. 3290.

6) administracinių aktų dėl stebėsenos ar kontrolės priemonių, nustatytų siekiant įgyvendinti arba vykdyti 1–5 punktuose nurodytus sprendimus, kuriais siekiama užtikrinti, kad būtų laikomasi su aplinka susijusių federalinės teisės, federalinių žemių teisės ar Sąjungos teisės tiesiogiai taikomų aktų nuostatų.

Šis įstatymas taip pat taikomas, kai pažeidžiant galiojančias nuostatas nebuvo priimtas pirmame sakinyje nurodytas sprendimas. <…>

<…>

Pirmas ir antras sakiniai netaikomi, kai šioje dalyje nurodytų sprendimų priėmimą lėmė ginčą nagrinėjančių administracinių teismų sprendimai.“

22. *UmwRG* 2 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„Pagal 3 straipsnį pripažinta nacionalinė ar užsienio asociacija, neprivalėdama įrodyti savo teisių pažeidimo, gali pagal *VwGO* pateikti skundą dėl 1 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje nurodyto sprendimo arba dėl tokio sprendimo nepriėmimo, jei ši asociacija:

1) pareiškia, kad, priėmus 1 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje nurodytą sprendimą ar tokio sprendimo nepriėmus, pažeistos nuostatos, galinčios turėti reikšmės sprendimui;

2) pareiškia, kad, priėmus 1 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje numatytą sprendimą ar tokio sprendimo nepriėmus, jai padarytas poveikis jos įstatuose nurodytos veiklos, kuria siekiama padėti įgyvendinti aplinkos apsaugos tikslus, srityje; ir

3) kalbant apie procedūrą, nurodytą:

   a) 1 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio 1–2b punktuose, – turėjo teisę joje dalyvauti;

   b) 1 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio 4 punkte, – turėjo teisę joje dalyvauti ir dalyvaudama pateikė pastabų dėl esmės pagal galiojančias nuostatas arba, pažeidžiant galiojančias nuostatas, jai nebuvo suteikta galimybės pateikti pastabų.

Jei skundžiamas 1 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio 2a–6 punktuose nurodytas sprendimas arba tokio sprendimo nepriėmimas, asociacija privalo, be kita ko, nurodyti su aplinka susijusių nuostatų pažeidimą.“

23. Pagrindinėje byloje taikomos redakcijos *Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeugehmigungsverordnung)* (Nutarimas dėl motorinių transporto priemonių, jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir techninių mazgų patvirtinimo (Nutarimas dėl motorinių transporto priemonių EB tipo patvirtinimo, toliau – EG-FGV) [10] 25 straipsnio 2 dalyje nurodyta:

„1. Jeigu *Kraftfahrt-Bundesamt* [Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba, Vokietija) (toliau – KBA)] konstatuoja, kad transporto priemonės, sistemos, komponentai ar techniniai mazgai neatitinka patvirtinto tipo, ji gali imtis būtinų priemonių pagal bet kurią iš direktyvų

[10] *BGBl.* 2011 I, p. 126.

[2007/46], 2002/24/EB[11] ir 2003/37/EB[12], kuri taikoma atitinkamam tipui, kad būtų užtikrinta, kad gaminiai atitinka patvirtintą tipą.

2. Siekdama pašalinti trūkumus ir užtikrinti jau įregistruotų transporto priemonių, komponentų arba techninių mazgų atitiktį Federalinė motorinių transporto priemonių tarnyba gali *a posteriori* priimti papildomų nuostatų.“

III. Pagrindinė byla, prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

24. *Volkswagen* gamino, be kita ko, *VW Golf Plus TDI* modelio transporto priemones su įmontuotu 2 litrų darbinio tūrio EA 189 tipo euro 5 kartos dyzeliniu varikliu (toliau – aptariamos transporto priemonės). Šiose transporto priemonėse yra išmetamųjų dujų recirkuliacijos vožtuvas.

25. Aptariamų transporto priemonių variklio valdymo kompiuteryje buvo įdiegta kompiuterinė programa su „0 režimu“ ir „1 režimu“ (toliau – perjungimo sistema). 1 režimas buvo naudojamas laboratorijoje tipo patvirtinimo tikslais atliekant teršalų išmetimo bandymą „Naujasis Europos važiavimo ciklas“ (angl. „New European Driving Cycle“, toliau – NEDC). Nesant šiam tipo patvirtinimo bandymui būdingų sąlygų, buvo taikomas 0 režimas; tokiu atveju recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis būdavo sumažinamas. Faktiškai šios transporto priemonės beveik visada veikdavo 0 režimu, todėl neatitiko Reglamente Nr. 715/2007 nustatytų NOx ribinių verčių. Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad dėl to perjungimo sistema yra neteisėtas valdiklis, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 ir 2 dalis. Per aptariamų transporto priemonių EB tipo patvirtinimo procedūrą *Volkswagen* nenurodė KBA, kad ši sistema buvo įdiegta.

26. 2015 m. spalio 15 d. vadovaudamasi EG-FGV 25 straipsnio 2 dalimi KBA priėmė sprendimą, juo įpareigojo *Volkswagen* užtikrinti, kad EA 189 tipo euro 5 kartos varikliai atitiktų galiojančius nacionalinės ir Europos Sąjungos teisės aktus. KBA pažymėjo, kad sprendimai turi būti pateikti jai patvirtinti prieš pradedant juos įgyvendinti.

27. Šiomis aplinkybėmis *Volkswagen* atnaujino aptariamose transporto priemonėse įrengtuose variklio valdymo kompiuteriuose įdiegtą programinę įrangą (toliau – aptariama programinė įranga). Šia programine įranga nustatytas temperatūros intervalas, pagal kurį išmetamųjų dujų atgalinio srauto lygis, t. y. recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis, esant žemesnei kaip –9 °C aplinkos temperatūrai yra 0 %, temperatūros diapazone nuo –9 iki 11 °C – 85 %, esant aukštesnei kaip 11 °C temperatūrai – didėja, kol galiausiai viršijus 15 °C pasiekia 100 % (toliau – temperatūros intervalas).

28. 2016 m. birželio 20 d. sprendimu (toliau – ginčijamas sprendimas) KBA suteikė leidimą naudoti aptariamą programinę įrangą. Šiuo klausimu ji, be kita ko, nusprendė, kad neteisėto valdiklio, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 715/2007, nėra, ir nurodė, jog tebenaudojami valdikliai yra teisėti.

[11] 2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, panaikinanti Tarybos direktyvą 92/61/EEB (OL L 124, 2002, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 29 t., p. 399).

[12] 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl žemės ar miškų ūkio traktorių, jų priekabų ir keičiamos velkamosios įrangos, jų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir panaikinanti Direktyvą 74/150/EEB (OL L 171, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 31 t., p. 311).

29. 2016 m. lapkričio 15 d. *Deutsche Umwelthilfe*, pagal *UmwRG* 3 straipsnį teisę kreiptis į teismą turinti asociacija, pateikė administracinį skundą dėl ginčijamo sprendimo, dėl kurio šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą dieną dar nebuvo priimta sprendimo.

30. 2018 m. balandžio 24 d. ši asociacija pateikė skundą *Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht* (Šlėzvigo-Holšteino administracinis teismas) – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui; skunde prašoma panaikinti ginčijamą sprendimą. Ji tvirtino, kad aptariama programine įranga buvo įdiegtas valdiklis, kuris turi būti laikomas neteisėtu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, nes įsijungia, kai pasiekiama vidutinė Vokietijoje vyraujanti temperatūra, t. y. apie 10,4 °C 2018 m. Minėta asociacija teigia, kad automobilių gamintojai iš esmės turi galimybę kurti variklius, kuriuose dėl techninių priežasčių nereikia sumažinti išmetamo azoto oksidų kiekio kontrolės sistemų veiksmingumo esant vidutinei temperatūrai, t. y. įprastomis veikimo sąlygomis.

31. *Bundesrepublik Deutschland* (Vokietijos Federacinė Respublika) tvirtina, kad *Deutsche Umwelthilfe* neturi teisės skųsti ginčijamo sprendimo ir kad dėl to jos skundas yra nepriimtinas.

32. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad šiuo atveju *Deutsche Umwelthilfe* neturi teisės pateikti skundo pagal *VwGO* 42 straipsnio 2 dalį, pagal kurią, jei įstatyme nenustatyta kitaip, skundas yra priimtinas tik tuo atveju, jei pareiškėjas tvirtina, kad administraciniu aktu buvo pažeistos jo teisės. Iš tikrųjų įstatyme nėra nuostatos, pagal kurią – priešingai nei individualių skundų sistemos, kuria ši nuostata grindžiama, atveju – šiai asociacijai išimties tvarka galėtų būti suteikiama teisė pateikti skundą.

33. Visų pirma pagrindinė byla nepatenka į *UmwRG* taikymo sritį, kaip ji apibrėžta šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalyje. Iš tikrųjų vienintelė galima sprendimų, kuriuos gali skųsti aplinkos apsaugos organizacija, kategorija yra numatyta *UmwRG* 1 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos 5 punkte, jame nurodyta, kad šis įstatymas taikomas skundams dėl administracinių aktų ar pagal viešąją teisę sudarytų sutarčių, pagal kuriuos leidžiama vykdyti kitus nei minėto 1 straipsnio 1 dalies 1–2b punktuose nurodytus projektus remiantis su aplinka susijusiomis federalinės teisės, federalinių žemių teisės ar Sąjungos teisės tiesiogiai taikomų aktų nuostatomis. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalis yra susijusi su aplinka ir, kaip tai matyti iš šio reglamento 1, 4 ir 7 konstatuojamųjų dalių, nėra vien techninė taisyklė, kuria siekiama reguliuoti vidaus rinką.

34. Vis dėlto *UmwRG* 1 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos 5 punktas taikomas tik administraciniams aktams, kuriais leidžiama vykdyti „projektus“. Sąvoka „projektas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, nustatyta ją siejant su Direktyva 85/337/EEB[13], kurios 1 straipsnio 2 dalyje „projektas“ apibrėžiamas kaip „statybos darb[ai] bei kitų objektų ar veiklos planų įgyvendinim[as]“ (pirmoji įtrauka) ir „kitoki[e] įsikišim[ai] į natūralią aplinką ir gamtovaizdį, įskaitant mineralinių išteklių gavybą“ (antroji įtrauka). Šiomis aplinkybėmis nacionalinės teisės norma yra susijusi tik su stacionariais įrenginiais arba priemonėmis, laikomomis tiesioginiu įsikišimu. Transporto priemonių EB tipo patvirtinimas, kaip ir ginčijamame sprendime nurodytas EB patvirtinimo pakeitimas, yra susijęs su „leidimu naudoti“ produktą ir nėra „projektas“, kaip tai suprantama pagal nacionalinę teisę, nes jis nėra susijęs su stacionariu įrenginiu ir nelemia jokio tiesioginio įsikišimo į natūralią aplinką ar kraštovaizdį.

[13] 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyva dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 175, 1985, p. 40; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 15 sk., 1 t., p. 248). Ji buvo panaikinta 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2012, p. 1).

35. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad sąvoką „projektas“, kaip ji suprantama pagal *UmwRG* 1 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos 5 punktą, aiškinant plačiai nebūtų prieita kitokios išvados. Teisingumo Teismas yra pažymėjęs, kad siekdamas užtikrinti veiksmingą teisminę gynybą į Sąjungos aplinkos teisės taikymo sritį patenkančiose srityse nacionalinis teismas turi pateikti tokį savo nacionalinės teisės aiškinimą, kuris kuo labiau atitiktų Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje nustatytus tikslus[14]. Vis dėlto, kadangi nacionalinėje teisėje „projekto“ sąvoka yra apibrėžta aiškiai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šioje byloje negali jos taikyti leidimui atnaujinti atitinkamą programinę įrangą, kad aptariamos transporto priemonės atitiktų galiojančius teisės aktus.

36. Be to, *UmwRG* nuostatos negali būti taikomos pagal analogiją, remiantis netyčine spraga nacionalinės teisės aktuose, t. y. tuo atveju, kai teisės aktų leidėjas nenustatė atitinkamo intereso arba negalėjo jo nustatyti dėl vėliau pasikeitusių aplinkybių. Iš tikrųjų per teisėkūros procesą, kuriuo 2017 m. iš dalies pakeistas *UmwRG*, siekiant, be kita ko, suderinti įstatymą su viešosios tarptautinės teisės reikalavimais, nustatytais Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje, ir atsižvelgti į 2011 m. kovo 8 d. Sprendimą *Lesoochranárske zoskupenie* (C-240/09, EU:C:2011:125), klausimas dėl „projekto“ sąvokos, kaip tai suprantama pagal šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos 5 punktą, taikymo leidimui naudoti produktus buvo įvardytas ir aptartas. Šiuo klausimu buvo aiškiai pažymėta, kad minėtas įstatymas nesusijęs su produktų, įskaitant transporto priemones, sritimi. Be to, šio įstatymo aiškinamajame memorandume aiškiai nurodyta, kad nacionalinis teisės aktų leidėjas nusprendė Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies neperkelti į bendrąją nuostatą, motyvuodamas tuo, kad dėl to kiltų didelių taikymo srities nustatymo sunkumų ir teisinio netikrumo.

37. *Deutsche Umwelthilfe* taip pat negali teigti turinti teisę pateikti skundą, kuri būtų kildinama tiesiogiai iš Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies. Iš tikrųjų, atsižvelgiant į tai, kad Sąjungos teisėje ši nuostata neveikia tiesiogiai, kaip nurodyta 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendime *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, toliau – Sprendimas *Protect*EU:C:2017:987, 45 punktas), tai nėra teisės akto nuostata, kaip tai suprantama pagal *VwGO* 42 straipsnio 2 dalies pirmąją sakinio dalį.

38. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas priduria, kad *Deutsche Umwelthilfe* taip pat neturi teisės skųsti ginčijamo sprendimo pagal *VwGO* 42 straipsnio 2 dalies antrą sakinio dalį, kurioje nurodyta, kad pareiškėjas turi nurodyti, jog administraciniu aktu buvo pažeistos jo teisės. Iš tikrųjų *VwGO* nustatyta individualių skundų sistema grindžiama subjektinėmis teisėmis. Tačiau atrodo, kad pagrindinė byla nėra susijusi su fizinio asmens subjektine teise, kuri būtų pažeista. Tai, kad nesilaikoma Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalyje nurodyto draudimo naudoti valdiklius (šiuo atžvilgiu tik tai gali būti svarbu nagrinėjamu atveju), fiziniam asmeniui nesuteikia subjektinės teisės, nes šia nuostata nesiekiama apsaugoti asmenų grupės, kuri aiškiai skiriasi nuo visuomenės.

39. Taigi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, ginčo baigtis pagrindinėje byloje priklauso nuo to, ar *Deutsche Umwelthilfe* gali remtis tiesiogiai iš Sąjungos teisės kildinama teise pateikti skundą. Atsižvelgiant į Sprendimą *Protect*, ji galėtų būti kildinama iš Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies ir Chartijos 47 straipsnio pirmos pastraipos nuostatų. Šiuo klausimu šis teismas pažymi, kad pagrindinė byla nepatenka į šios konvencijos 9 straipsnio 2 dalies taikymo sritį, nes, pirma, ginčijamas sprendimas nėra sprendimas, kuriam

[14] 2011 m. kovo 8 d. Sprendimas *Lesoochranárske zoskupenie* (C-240/09, EU:C:2011:125, 50 punktas).

taikomas minėtos konvencijos 6 straipsnis, ir, antra, nacionalinėje teisėje nėra nuostatos, kaip tai suprantama pagal šios konvencijos 9 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį, pagal kurią būtų taikomos kitos šios konvencijos nuostatos.

40. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad, kiek tai susiję su Sprendimo *Protect* pasekmėmis nacionalinei proceso teisei, nacionaliniai teismai priėmė skirtingus sprendimus, todėl kyla abejonių dėl to, ar pagal Sąjungos teisę aplinkos apsaugos asociacija, net ir nesinaudodama galimomis teisių gynimo priemonėmis, numatytomis *UmwRG*, gali ginčyti administracinį leidimą naudoti nagrinėjamu atveju aptariamo tipo produktą, jeigu šios asociacijos skundu siekiama, kad būtų laikomasi Sąjungos aplinkos teisės nuostatų, pagal kurias neatsiranda jokių subjektinių teisių.

41. Jeigu Teisingumo Teismas nuspręstų, kad aplinkos apsaugos asociacija turi teisę pateikti skundą, kuriuo ginčijamas transporto priemonių EB tipo patvirtinimas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ginčijamo sprendimo teisėtumą iš esmės lemia Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies aiškinimas, visų pirma kiek tai susiję su valdiklio „būtinumo“ sąvoka. Tam teismui kyla klausimas, ar automobilių gamintojai privalo atsižvelgti į naujausią technologijų lygį, kad išsiaiškintų, ar valdiklis iš tikrųjų yra reikalingas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir ar jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui.

42. Šiomis aplinkybėmis *Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht* (Šlėzvigo-Holšteino administracinis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Orhuso konvencijos] 9 straipsnio 3 dalis, siejama su [Chartijos] 47 straipsniu, aiškintina taip, kad aplinkos apsaugos organizacijos iš esmės turi turėti galimybę teisme užginčyti sprendimą, kuriuo – galbūt pažeidžiant [Reglamento Nr. 715/2007] 5 straipsnio 2 dalį – leidžiama dyzelinių lengvųjų automobilių su valdikliais gamyba?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai:

   a) Ar Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalis aiškintina taip, kad valdiklio būtinumas variklio apsaugai nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiam transporto priemonės naudojimui vertinamas iš esmės atsižvelgiant į naujausią technologijų lygį, suprantamą kaip techninės galimybės EB tipo patvirtinimo metu?

   b) Ar, be technologijų lygio, reikia atsižvelgti į kitas aplinkybes, dėl kurių galėtų būtų leidžiama naudoti valdiklį, nors, vertinant vien pagal naujausią technologijų lygį, jo „būtinumas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, nebūtų pateisinamas?“

43. Rašytines pastabas pateikė *Deutsche Umwelthilfe*, KBA, *Volkswagen* ir Europos Komisija. Šios šalys ir suinteresuotieji asmenys taip pat raštu atsakė į Teisingumo Teismo pateiktus klausimus.

IV. Analizė

A. Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

44. Pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalis, siejama su Chartijos 47 straipsnio pirma pastraipa, turi būti aiškinama taip, kad pripažinta aplinkos apsaugos asociacija, turinti teisę kreiptis į teismą pagal nacionalinę teisę, turi turėti galimybę nacionaliniame teisme ginčyti administracinį sprendimą, kuriuo suteikiamas transporto priemonės EB tipo patvirtinimas, galintis prieštarauti Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 daliai, t. y. nuostatai, pagal kurią, jei netaikoma išimtis, draudžiama naudoti valdiklius, kuriais sumažinamas išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumas.

45. Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad, nepažeidžiant 1 ir 2 dalyse minimų pakartotinio nagrinėjimo procedūrų, kiekviena Šalis užtikrina, kad visuomenės atstovai, atitinkantys nacionaliniuose įstatymuose numatytus kriterijus, jeigu tokie yra, galėtų administracine arba teismo tvarka kreiptis dėl privačių asmenų arba valstybės institucijų, pažeidžiančių su aplinkosauga susijusias nacionalinių įstatymų nuostatas, veiksmų arba neveikimo užginčijimo.

46. Siekdamas atsakyti į šį klausimą išnagrinėsiu Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies taikymo sritį, o vėliau – šios nuostatos, siejamos su Chartijos 47 straipsnio pirma pastraipa, apimtį.

1. Dėl Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies taikymo srities

47. Iškart reikia pažymėti, kad pagrindinė byla susijusi su *galimybe inicijuoti teismo procesą, siekiant užginčyti valdžios institucijos aktą*, t. y. transporto priemonės EB tipo patvirtinimą. Taigi šios Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje nurodytos sąlygos yra įvykdytos. Kitos sąlygos yra susijusios su šios nuostatos taikymo *ratione materiae* ir *ratione personae* sritimis, kurios bus paeiliui išnagrinėtos.

48. Kiek tai susiję su Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies taikymo *ratione materiae* sritimi, pažymėtina, kad pagal šią nuostatą reikalaujama, kad atitinkamu aktu būtų pažeistos „nacionalinių įstatymų nuostat[o]s, susijusi[o]s su aplinkosauga“. Šiuo atveju *Deutsche Umwelthilfe* nurodytas aktas yra Reglamentas Nr. 715/2007, visų pirma jo 5 straipsnio 2 dalis. Taigi reikia patikrinti, ar ši nuostata priskirtina „nacionalinių įstatymų nuostat[oms], susijusi[oms] su aplinkosauga“.

49. Priešingai, nei teigia KBA, pritariu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomonei, kad šis reglamentas patenka į aplinkos teisės taikymo sritį, todėl neturi būti laikomas vien techniniu reglamentu, kuriuo siekiama reguliuoti vidaus rinką. Manau, kad šis klausimas buvo išspręstas 2020 m. gruodžio 17 d. Sprendime *CLCV ir kt. (Dyzelinio variklio valdiklis)* (C-693/18, toliau – Sprendimas *CLCV*, EU:C:2020:1040, 113 punktas), kuriame nurodyta, kad Reglamentu Nr. 715/2007 siekiama užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir pagerinti oro kokybę Sąjungoje.

50. KBA taip pat pažymi, kad šis reglamentas grindžiamas EB 95 straipsniu (dabar – SESV 114 straipsnis) dėl priemonių, susijusių su valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatų suderinimu, kuriomis siekiama vidaus rinkos sukūrimo ir veikimo. Vis dėlto minėto

95 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad Komisija savo pasiūlymuose dėl sveikatos, saugos, *aplinkos apsaugos* ir vartotojų apsaugos dėmesį kreipia į aukšto lygio apsaugą ir ypač atsižvelgia į visas mokslo faktais pagrįstas naujoves. Todėl tai, kad minėtas reglamentas negrindžiamas konkrečiai su aplinka susijusiu pagrindu, t. y. EB 175 straipsniu, nereiškia, kad nėra jo ryšio su aplinkos apsaugos teise.

51. Bet kuriuo atveju Reglamento Nr. 1367/2006 2 straipsnio 1 dalies f punkte „aplinkos apsaugos teisė“ apibrėžiama kaip „Bendrijos teisės aktai, kurie, *nepriklausomai nuo teisinio pagrindo*, prisideda siekiant Sutartyje išdėstytų Bendrijos aplinkos apsaugos politikos tikslų: *išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę*, saugoti žmonių sveikatą ir protingai bei racionaliai naudoti gamtos išteklius, remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti“ [15]. Būtent taip yra Reglamento Nr. 715/2007 atveju.

52. Kalbant konkrečiau apie šio reglamento 5 straipsnio 2 dalį, pažymėtina, kad ši nuostata susijusi su „valdikliais“, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 3 straipsnio 10 punktą. Nors minėta nuostata yra techninio pobūdžio, ji priskirtina šio reglamento taikymo sričiai ir ja siekiama riboti išmetamų dujinių teršalų kiekį, taip prisidedant prie aplinkos apsaugos. Apskritai, kaip pažymėjo *Deutsche Umwelthilfe*, aplinkos apsaugos teisės iš esmės negalima atskirti nuo techninių reglamentų, nes aplinkosaugos nuostatos dažnai yra techninio pobūdžio. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 715/2007 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta: „[t]odėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad skirtingose valstybėse narės reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos apsaugos lygis“. Taigi šioje konstatuojamojoje dalyje aiškiai nustatomas ryšys tarp techninių reglamentų, susijusių su EB tipo patvirtinimu, ir aplinkos apsaugos.

53. Be to, *Deutsche Umwelthilfe* nurodyta Sąjungos teisės nuostata, t. y. Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalis, tiesiogiai taikoma valstybėse narėse ir turi būti laikoma viena iš *nacionalinių* įstatymų nuostatų, susijusių su aplinkosauga [16].

54. Kiek tai susiję su Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies taikymo *ratione personae* sritimi, šioje nuostatoje nurodyta, kad „visuomenės atstovai, atitinkantys nacionaliniuose įstatymuose numatytus kriterijus“, turi minėtoje nuostatoje numatytas teises. Šiuo klausimu iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad *Deutsche Umwelthilfe* yra pripažinta aplinkos apsaugos asociacija, pagal *UmwRG* 3 straipsnį galinti kreiptis į teismą; ji, kaip nurodyta jos įstatuose, siekia prisidėti prie gamtos ir aplinkos apsaugos, taip pat prie vartotojų apsaugos, nes susijusi su aplinka ir sveikata, be kita ko, informuojant vartotojus ir jiems patariant. Taigi ši asociacija atitinka sąlygas, kad galėtų kreiptis į nacionalinius teismus, siekdama apsaugoti aplinką.

55. Taigi tokia asociacija, kaip *Deutsche Umwelthilfe*, laikytina ne tik „visuomene“, kaip tai suprantama pagal Orhuso konvencijos 2 straipsnio 4 dalį, bet ir „suinteresuota visuomene“, kaip tai suprantama pagal šios konvencijos 2 straipsnio 5 dalį. Pastarojoje nuostatoje nurodyta, kad nevyriausybinės organizacijos, skatinančios aplinkos apsaugą ir atitinkančios reikalavimus pagal nacionalinę teisę, yra laikomos suinteresuotomis.

[15] Išskirta mano.

[16] Šiuo klausimu žr. Orhuso konvencijos Atitikties komiteto 2018 m. balandžio 29 d. išvadas ir rekomendacijas (Danija) (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4, 27 punktas), kuriomis remiantis taikant Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalį Sąjungos teisės aktai, susiję su aplinkos apsauga, turi būti laikomi valstybės narės nacionalinės teisės aktų sudėtine dalimi. Su šio dokumento versija prancūzų kalba galima susipažinti šiuo adresu: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf.

56. Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar žodžiai „nacionaliniuose įstatymuose numatyt[i] kriterij[ai]“, kaip tai suprantama pagal Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalį, apima tik kriterijus, susijusius su teisę pateikti skundą turinčių asmenų grupe, nes *UmwRG* 3 straipsnyje nacionalinis teisės aktų leidėjas nustatė, kad šie kriterijai yra privalomi. Manau, kad šie žodžiai taip pat taikomi skundo dalykui ir minėti kriterijai turi atitikti Sąjungos teisę. Šis klausimas bus nagrinėjamas toliau.

2. Dėl Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies, siejamos su Chartijos 47 straipsnio pirma pastraipa, apimties

57. Remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje nurodytiems skundams gali būti nustatyti „kriterijai“, o tai reiškia, kad valstybės narės, naudodamosi šiuo atžvilgiu joms suteikta diskrecija, gali nustatyti proceso teisės normas dėl sąlygų, kurias būtina įvykdyti, norint pateikti tokius skundus[17]. Kaip nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, 2017 m. atlikta *UmwRG* reforma siekta, be kita ko, suderinti įstatymą su viešosios tarptautinės teisės reikalavimais, nustatytais Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje.

58. Tas teismas mano, kad *Deutsche Umwelthilfe* pagal nacionalinę teisę neturi teisės ginčyti administracinio sprendimo, kuriuo suteikiamas EB tipo patvirtinimas[18]. Be to, pati Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalis Sąjungos teisėje nėra tiesiogiai veikianti[19]. Šiomis aplinkybėmis, jeigu pripažintai aplinkos apsaugos asociacijai nacionalinėje teisėje nenumatyta teisės pateikti skundą, tokia teisė vien pagal tokią nuostatą jai negali būti suteikta.

59. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, grįsdamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą, rėmėsi Sprendimu *Protect*. Tame sprendime aplinkos apsaugos organizacijų teisės kreiptis į teismus klausimu Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalis siejama su Chartijos 47 straipsniu[20]. Manau, kad minėtame sprendime Teisingumo Teismo nurodyti argumentai toliau nurodytu būdu gali būti labai lengvai taikomi šioje byloje.

60. Direktyvos 2007/46 3 straipsnio 5 punkte nurodyta, kad EB tipo patvirtinimas suprantamas kaip procedūra, pagal kurią *valstybė narė* patvirtina, kad transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio mazgo tipas atitinka tam tikras šios direktyvos ir IV arba XI prieduose išvardytų norminių aktų administracines nuostatas ir techninius reikalavimus. Šiame IV priede buvo nurodytas Reglamentas Nr. 715/2007, kurio 5 straipsnio 2 dalis yra privaloma.

61. Taigi, kai valstybė narė priima proceso teisės taisykles, taikytinas Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje numatytam apskundimui ir reglamentuojančias aplinkos apsaugos asociacijų teisių, kurios jai suteikiamos pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį, įgyvendinimą siekiant patikrinti kompetentingų nacionalinių valdžios institucijų sprendimus atsižvelgiant į jų įsipareigojimus pagal šią nuostatą, ši valstybė narė įgyvendina iš šios nuostatos kylančią pareigą, taigi laikytina, kad ji įgyvendina Sąjungos teisę, kaip tai suprantama pagal Chartijos 51 straipsnio 1 dalį, vadinasi, ji yra taikytina[21].

[17] 2021 m. sausio 14 d. Sprendimas *Stichting Varkens in Nood ir kt.* (C-826/18, EU:C:2021:7, 49 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[18] Žr. šios išvados 32–40 punktus.

[19] 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimas *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, 45 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[20] Dėl Chartijos 47 straipsnio taikymo srities žr. M. Safjan ir D. Düsterhaus „A Union of Effective Judicial Protection: Addressing a Multi-level Challenge through the Lens of Article 47 CFREU“, *Yearbook of European Law*, 2014, 33 t., Nr. 1, p. 3–40.

[21] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 44 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

62. Nors pati Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalis Sąjungos teisėje neveikia tiesiogiai, pagal šią nuostatą, siejamą su Chartijos 47 straipsnio pirma pastraipa, valstybėms narėms nustatoma pareiga užtikrinti veiksmingą teisminę Sąjungos teisės, ypač aplinkos apsaugos teisės nuostatomis, suteiktų teisių apsaugą [22].

63. Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje numatyta teisė pateikti skundą būtų neveiksminga, netgi prarastų prasmę, jeigu reikėtų pripažinti, kad, nustačius nacionalinėje teisėje numatytus kriterijus, tam tikroms „visuomenės atstovų“, juo labiau „suinteresuotos visuomenės atstovų“, kaip aplinkos apsaugos asociacijos, kategorijoms, atitinkančioms šios konvencijos 2 straipsnio 5 dalies reikalavimus, būtų nesuteikta jokios teisės pateikti skundą [23]. Šios asociacijos negali prarasti galimybės prašyti, kad būtų patikrinta, kaip laikomasi Sąjungos aplinkos teisės normų, nes tokios normos dažniausiai iš esmės orientuotos ir į visuomenės interesus, o ne tik į privačių asmenų interesų apsaugą, ir minėtų asociacijų tikslas – ginti visuomenės interesą [24].

64. Nors Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje esanti frazė „nacionaliniuose įstatymuose numatytus kriterijus, jeigu tokie yra“, reiškia, kad įgyvendindamos šią nuostatą susitariančios šalys išsaugo diskreciją, ji negali leisti valstybėms nustatyti tokių griežtų kriterijų, kad aplinkos apsaugos organizacijoms iš tikrųjų būtų neįmanoma ginčyti šioje nuostatoje nurodytų veiksmų ar neveikimo [25].

65. Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad *Deutsche Umwelthilfe* neturi teisės ginčyti administracinio sprendimo, kuriuo suteikiamas EB tipo patvirtinimas, be kita ko, dėl to, kad šis patvirtinimas yra „leidimas naudoti produktą“, ir dėl tokio leidimo aplinkos apsaugos asociacija, net jeigu ji patenka į „suinteresuotos visuomenės“, kaip tai suprantama pagal Orhuso konvencijos 2 straipsnio 5 dalį, sąvoką, pagal nacionalinę teisę negali pateikti skundo nacionaliniame teisme dėl administracinio sprendimo, kuriuo suteikiamas transporto priemonių EB tipo patvirtinimas. Taigi tai, kad pagal atitinkamą nacionalinę proceso teisę aplinkos apsaugos asociacijoms nesuteikiama jokios teisės apskųsti tokį sprendimą suteikti leidimą, prieštarauja Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalyje, siejamoje su Chartijos 47 straipsnio pirma pastraipa, nustatytiems reikalavimams [26].

66. Kitaip tariant, remiantis Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies veiksmingumu, nagrinėjamu pagrindinės teisės į veiksmingą teisminę gynybą požiūriu, reikalaujama pripažintoms aplinkos apsaugos asociacijoms užtikrinti teisę ginčyti administracinį sprendimą, kuriuo suteikiamas EB tipo patvirtinimas [27].

67. Reikia pridurti, kad nors Chartijos garantuojamos laisvės gali būti ribojamos, bet koks naudojimosi jomis apribojimas, atsižvelgiant jos 52 straipsnio 1 dalį, turi būti numatytas įstatymo ir nekeisti šių laisvių esmės. Be to, pagal tą pačią nuostatą apribojimai, laikantis proporcingumo principo, galimi tik tuo atveju, kai jie būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrojo

[22] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 45 punktą, taip pat 2019 m. spalio 3 d. Sprendimą *Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland ir kt.* (C-197/18, EU:C:2019:824, 33 punktas).

[23] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 46 punktą, taip pat 2019 m. spalio 3 d. Sprendimą *Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland ir kt.* (C-197/18, EU:C:2019:824, 34 punktas).

[24] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 47 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

[25] Sprendimo *Protect* 48 punktas.

[26] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 52 punktą.

[27] Šiuo klausimu žr. generalinės advokatės E. Sharpston išvadą byloje *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:760, 91 punktas).

intereso tikslus arba reikalingi kitų asmenų teisėms ir laisvėms apsaugoti [28]. Vis dėlto šiuo atveju nematau, koks Sąjungos pripažįstamas bendrojo intereso tikslas galėtų pateisinti draudimą aplinkos apsaugos asociacijai teisme ginčyti transporto priemonių EB tipo patvirtinimą [29].

68. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, net nacionalinę teisę aiškinant plačiai arba pagal analogiją aplinkos apsaugos asociacijai negali būti suteikta teisė pateikti skundą, siekiant užginčyti sprendimą, kuriuo suteikiamas EB tipo patvirtinimas. Vis dėlto reikia pažymėti, kad tas teismas nurodo 2018 m. balandžio 18 d. *Verwaltungsgericht Berlin* (Berlyno administracinis teismas, Vokietija) sprendimą, susijusį su leidimo reguliariai eksploatuoti tam tikrus ilguosius sunkvežimius teisėtumu ir tam tikrų kitų ilgųjų sunkvežimių bandymų laikotarpio pratęsimu; pagal tą sprendimą *VwGO* 42 straipsnio 2 dalies antrąja sakinio dalimi pripažintai aplinkos apsaugos asociacijai, kuri siekia užtikrinti, kad būtų laikomasi Sąjungos aplinkos apsaugos teise grindžiamų nuostatų, suteikiama teisė pateikti skundą. Be to, kaip pažymi KBA, pagrindinėje byloje *Deutsche Umwelthilfe* teigė, kad jos teisė pateikti skundą tiesiogiai išplaukia iš *UmwRG* 1 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos 6 punkto ir 2 straipsnio 1 dalies.

69. Procedūros taisykles, susijusias su sąlygomis, kurios turi būti tenkinamos, kad būtų galima pateikti skundą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi aiškinti kuo labiau atsižvelgdamas tiek į Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies tikslus, taip pat į tikslą užtikrinti veiksmingą teisminę Sąjungos teise suteikiamų teisių apsaugą, kad aplinkos apsaugos asociacija, kaip antai *Deutsche Umwelthilfe*, turėtų galimybę nacionaliniame teisme ginčyti sprendimą, kuris gali pažeisti Sąjungos aplinkos apsaugos teisę [30].

70. Vis dėlto, jei paaiškėtų, kad toks Sąjungos teisę atitinkantis aiškinimas nebūtų galimas, iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad nacionalinis teismas, įpareigotas neperžengdamas savo kompetencijos ribų taikyti Sąjungos teisės nuostatas, privalo užtikrinti visišką šių nuostatų veikimą, jei būtina, savo iniciatyva atsisakydamas taikyti bet kokią, net vėlesnę, joms prieštaraujančią nacionalinės teisės nuostatą, ir neprivalo prašyti arba laukti, kol ši nuostata bus panaikinta teisėkūros arba kitokiomis konstitucinėmis priemonėmis [31].

71. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad, atsižvelgiant į tai, jog daug sprendimų yra susiję su aplinka, valstybės narės galėtų tam tikriems administraciniams sprendimams, kaip antai sprendimams, susijusiems su leidimu naudoti produktus, netaikyti jokios teisminės kontrolės aplinkos apsaugos asociacijų iniciatyva, sudarydamos galimybę apskųsti tik tam tikrus didelį poveikį aplinkai darančius sprendimus. Vis dėlto manau, kad tokio požiūrio nepatvirtina nei šios konvencijos nuostatos, nei Teisingumo Teismo jurisprudencija. Bet kokiu atveju, kaip teigia *Deutsche Umwelthilfe*, sprendimas, kuriuo suteikiamas EB tipo patvirtinimas, gali būti taikomas daugybei transporto priemonių, taigi jis negali būti laikomas turinčiu nedidelę įtaką aplinkos apsaugai. Todėl, kaip nurodyta Reglamento Nr. 715/2007 6 konstatuojamojoje dalyje, siekiant gerinti oro kokybę ir laikytis taršos ribinių verčių, būtina ir toliau labai sumažinti iš dyzelinių transporto priemonių išmetamų azoto oksidų kiekį.

[28] 2021 m. vasario 3 d. Sprendimas *Fussl Modestraße Mayr* (C-555/19, EU:C:2021:89, 84 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[29] KBA tvirtina, kad Vokietijos Federacinės Respublikos pagrindiniame įstatyme sistemingai įtvirtinta subjektinių teisių apsauga.

[30] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 54 punktą ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimą *Deutsche Umwelthilfe* (C-752/18, EU:C:2019:1114, 39 punktas).

[31] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *Protect* 56 punktą.

72. Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad, skirtingai nuo aplinkybių, dėl kurių priimtas Sprendimas *Protect* ir susijusių su Austrijos teise, pagal Vokietijos teisę aplinkos apsaugos asociacijos pagal *UmwRG* turi galimybę paprašyti patikrinti leidimų suteikimą projektams, vadinasi, teisė pateikti skundą iš asociacijų nėra visiškai atimta. Taigi, teisminės gynybos požiūriu, proceso teisėje nėra trūkumų, kurie būtų panašūs į tuos, kurie nustatyti tame sprendime. Vis dėlto, kaip pažymi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, tokia asociacija, kaip *Deutsche Umwelthilfe*, neturi jokios galimybės kreiptis į teismą, kad užginčytų sprendimą, kuriuo suteikiamas EB tipo patvirtinimas. Todėl manau, kad Sprendime *Protect* suformuota jurisprudencija visapusiškai taikoma siekiant užtikrinti Sąjungos aplinkos apsaugos teisėje nustatytos normos laikymosi kontrolę.

73. KBA ir *Volkswagen* tvirtina, kad *actio popularis* struktūriniu požiūriu nėra įtvirtintas Vokietijos proceso teisėje, vadinasi, aplinkos apsaugos asociacija visada turi turėti galimybę tvirtinti, kad dėl valdžios institucijų veiksmų galimai buvo pažeistos jos teisės. Vis dėlto šiuo atveju Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalies, siejamos su Chartijos 47 straipsnio pirmos pastraipa, taikymas nelemia *actio popularis* [32]. Iš tikrųjų tokia teisė kreiptis į teismus, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, reiškia, kad pagal nacionalinę teisę atitinkamai asociacijai buvo suteikta teisė kreiptis į teismus, nes jos įstatus patvirtino kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos. Taigi tokia asociacija užtikrina savo veiklos patikimumą ir kompetenciją ją vykdant [33]. Kadangi šios asociacijos turi teisiškai pripažintą interesą aplinkos apsaugos srityje, tiesiogiai taikomų Sąjungos aplinkos teisės nuostatų pažeidimas joms daro pakankamą poveikį, kad jos nacionaliniuose teismuose galėtų remtis šiomis nuostatomis [34].

74. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą siūlau atsakyti, kad Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalis, siejama su Chartijos 47 straipsnio pirma pastraipa, turi būti aiškinama taip, kad pripažinta aplinkos apsaugos asociacija, turinti teisę kreiptis į teismą pagal nacionalinę teisę, turi turėti galimybę nacionaliniame teisme ginčyti administracinį sprendimą, kuriuo suteikiamas transporto priemonės EB tipo patvirtinimas, galintis prieštarauti Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 daliai, t. y. nuostatai, pagal kurią, jei netaikoma išimtis, draudžiama naudoti valdiklius, kuriais sumažinamas išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumas.

B. Dėl antrojo prejudicinio klausimo

75. Antruoju klausimu, pateiktu tuo atveju, jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdiklio „būtinumas“ variklio apsaugai nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiam transporto priemonės naudojimui

[32] Savo išvadoje byloje *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:760, 81 punktas) generalinė advokatė E. Sharpston pažymėjo, kad Orhuso konvencijos autoriai nusprendė neįtvirtinti *actio popularis* aplinkosaugos srityje ir sustiprinti aplinkos apsaugos organizacijų vaidmenį. Generalinė advokatė pridūrė, kad taip jie pasirinko tarpinį kelią tarp maksimalistinio (*actio popularis*) ir minimalistinio (teisės pareikšti individualius ieškinius, kurią turi tik tiesioginį interesą turinčios šalys) požiūrių.

[33] Kaip savo išvadoje byloje *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:760, 74 punktas) pažymėjo generalinė advokatė E. Sharpston, aplinkos apsaugos organizacijos, atitinkančios objektyviai pagrįstus, skaidrius ir nediskriminacinius reikalavimus, užtikrinančius teisę kreiptis į teismus pagal nacionalinės teisės aktus, turi turėti teisę remtis Orhuso konvencijos 9 straipsnio 3 dalimi.

[34] Šiuo klausimu žr. generalinės advokatės J. Kokott išvadą byloje *Lesoochranárske zoskupenie VLK* (C-243/15, EU:C:2016:491, 49 punktas).

vertinamas atsižvelgiant į naujausią technologijų lygį atitinkamų transporto priemonių EB tipo patvirtinimo metu ir ar nagrinėjant, ar galima naudoti valdiklį, reikia atsižvelgti į kitas aplinkybes nei minėtas „būtinumas“ [35].

76. Pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį draudžiama naudoti išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumą mažinančius valdiklius. Vis dėlto numatytos trys šio draudimo išimtys, tarp jų – šios nuostatos a punkte esanti išimtis, pagal kurią šis draudimas taikomas, tik jeigu „įtaiso būtinumas pateisinamas dėl variklio apsaugos nuo pažeidimo ar avarijos ir jis būtinas saugiam transporto priemonės naudojimui“.

77. Pirmiausia reikia pažymėti, kad savo klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi prielaida, kad temperatūros intervalas yra „valdiklis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktą. Sprendime *CLCV* Teisingumo Teismas nusprendė, kad „valdiklis“ yra įtaisas, kuriuo nustatomas bet koks su šiame reglamente numatytos tipo patvirtinimo procedūros vykdymu susijęs parametras, siekiant išmetamų teršalų kontrolės sistemą per šias procedūras padaryti veiksmingesnę ir taip gauti transporto priemonės tipo patvirtinimą, net jei didesnis jos veiksmingumas taip pat gali būti užfiksuotas *ad hoc* esant įprastoms transporto priemonės naudojimo sąlygoms [36].

78. Teisingumo Teismas taip pat konstatavo, kad minėto reglamento 5 straipsnio 2 dalies a punkte numatytas draudimas netektų prasmės ir taptų visiškai neveiksmingas, jeigu gamintojams būtų leidžiama transporto priemonėse įrengti valdiklius, siekiant vienintelio tikslo – apsaugoti variklį nuo užteršimo ir senėjimo [37]. Ši jurisprudencija suformuota nagrinėjant perjungimo sistemos atitiktį Sąjungos teisei.

79. Bylos *GSMB Invest* (C-128/20), *Volkswagen* (C-134/20), ir *Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-145/20) susijusios su temperatūros intervalu, kuris yra panašus į temperatūros intervalą, dėl kurio pateiktas šis klausimas. Mano bendroje išvadoje tose trijose bylose [38], kurią pateikiau 2021 m. rugsėjo 23 d., Teisingumo Teismui siūliau nuspręsti, kad Reglamento Nr. 715/2007 3 straipsnio 10 punktas, siejamas su šio reglamento 5 straipsnio 1 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad „valdiklis“ yra įtaisas, kuriuo, eksploatuojant variklinę transporto priemonę realiomis sąlygomis, visapusiška išmetamųjų dujų recirkuliacija užtikrinama tiktai esant 15–33 °C lauko temperatūrai ir mažesniame nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukštyje, o temperatūrai nukrypus nuo šio intervalo iki 10 °C ir esant daugiau nei 1 000 metrų virš jūros lygio aukščiui 250 metrų intervale recirkuliuojamų išmetamųjų dujų kiekis tolygiai sumažėja iki 0, todėl išmetamas NO_x kiekis viršija minėtame reglamente nustatytas ribines vertes [39]. Šie argumentai gali būti taikomi dabar nagrinėjamoje byloje.

80. Antrojo klausimo a punktu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar valdiklio „būtinumas“ variklio apsaugai nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiam transporto priemonės naudojimui vertinamas atsižvelgiant į technines galimybes atitinkamų transporto priemonių EB tipo patvirtinimo metu.

[35] Antrajame prejudiciniame klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas paminėjo „valdiklius“. Vis dėlto atsižvelgiant į tai, kad pagrindinėje byloje kalbama tik apie „temperatūros intervalą“, aptarsiu tik šį valdiklį.

[36] Sprendimo *CLCV* 102 punktas.

[37] Sprendimo *CLCV* 113 punktas.

[38] Išvada bylose *GSMB Invest, Volkswagen ir Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758).

[39] Tos išvados 104 punktas.

81. Pritariu šio teismo nuomonei, kad, siekiant atsakyti į šį klausimą, vertinimą reikia atlikti EB tipo patvirtinimo metu. Iš tikrųjų jis susijęs su naujomis transporto priemonėmis, kurios turi atitikti patvirtinimo metu galiojančius norminius aktus, įskaitant tuos, kurie nurodyti Direktyvos 2007/46 IV priede, tarp kurių yra Reglamentas Nr. 715/2007.

82. Dėl su šiuo patvirtinimu susijusių techninių reikalavimų savo išvadoje bylose *GSMB Invest* (C-128/20), *Volkswagen* (C-134/20) ir *Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-145/20) laikiausi nuomonės, kad Reglamente Nr. 715/2007 niekur nenurodyta, kad atliekant EB tipo patvirtinimą turėtų būti naudojama konkreti technologija[40]. Kitaip tariant, kaip teigia *Volkswagen*, šis reglamentas, kaip ir Direktyva 2007/46, technologiniu požiūriu surašytas neutraliai.

83. Taip pat priminiau, kad minėto reglamento 7 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, jog „[n]ustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti į padarinius rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines privalomas įmonių sąnaudas ir naudą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo, išlaidų sveikatai mažinimo ir gyvenimo trukmės ilginimo aspektais, taip pat į bendrą poveikį CO_2 išmetimui“. Taigi, nustatydamas išmetamųjų teršalų ribines vertes Sąjungos teisės aktų leidėjas jau atsižvelgė į automobilių gamintojų interesus. Todėl jie turi prisitaikyti ir taikyti techninius įtaisus, kuriuos naudojant būtų galima laikytis ribinių verčių, tačiau naudojamas metodas *nebūtinai yra pats geriausias arba privalomas*[41]. Šiuo klausimu, kaip pažymi KBA, gali pakakti naudoti vidutines rinkoje vyraujančias šiuolaikines technologijas, jeigu jos atitinka EB tipo patvirtinimui keliamus reikalavimus.

84. Pridūriau, kad jeigu pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą būtų leidžiama naudoti valdiklį vien dėl to, kad, pavyzdžiui, tyrimų išlaidos yra didelės, techninis prietaisas yra brangus arba naudotojas turi dažniau atlikti brangiau kainuojančius transporto priemonės techninės priežiūros darbus, minėtas reglamentas netektų prasmės[42].

85. Manau, kad iš šie argumentai gali būti taikomi dabar nagrinėjamoje byloje. Šiuo klausimu pritariu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teiginiui, kad jokios išimtys pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalį iš esmės neturėtų būti taikomos, kai dėl finansinių priežasčių gamintojas variklius konstruoja taip, kad įprastomis eksploatacijos sąlygomis neįmanoma užtikrinti veiksmingo išmetamųjų dujų valymo technikos veikimo nedarant žalos varikliui, todėl ji daugiausia būna išjungta.

86. Valdiklis yra „būtinas“ tik tada, kai nėra sprendimo, kuris leistų išvengti tiesioginės pažeidimų, keliančių konkretų pavojų vairuojant transporto priemonę, grėsmės[43].

87. Be to, antrojo klausimo b punkte prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar, be technologijų lygio, reikia atsižvelgti į kitas aplinkybes, dėl kurių galėtų būtų leidžiama naudoti valdiklį, nors, vertinant vien pagal naujausią technologijų lygį, jo „būtinumas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktą, nebūtų pateisinamas.

[40] Tos išvados 129 punktas.

[41] Išvada bylose *GSMB Invest, Volkswagen ir Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758, 129 punktas).

[42] Išvada bylose *GSMB Invest, Volkswagen ir Porsche Inter Auto ir Volkswagen* (C-128/20, C-134/20 ir C-145/20, EU:C:2021:758, 130 punktas).

[43] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *CLCV* 114 punktą.

88. Kiek tai susiję su „būtinumo“ sąvoka, iš Sprendimo *CLCV* matyti, kad atsižvelgiant į tai, jog minėtas 5 straipsnio 2 dalies a punktas yra draudimo naudoti valdiklius, kuriais sumažinamas išmetamų teršalų kontrolės sistemos veiksmingumas, išimtis, jis turi būti *aiškinamas siaurai*[44].

89. Kadangi šiomis aplinkybėmis, kaip antrojo klausimo b punkte nurodė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nėra aptariamo valdiklio „būtinybės“[45], mano nuomone, nėra kitų aplinkybių, dėl kurių būtų leidžiama naudoti valdiklį. Atsižvelgiant į tai, kad pagrindinėje byloje netaikomos kitos dvi išimtys, numatytos atitinkamai Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies b ir c punktuose, šiame reglamente nenumatytas papildomas pagrindimas leisti naudoti valdiklį.

90. Taigi siūlau Teisingumo Teismui į antrąjį klausimą atsakyti, kad Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdiklio „būtinumas“ variklio apsaugai nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiam transporto priemonės naudojimui vertinamas ne pagal naujausią technologijų lygį EB tipo patvirtinimo metu, ir nagrinėjant, ar galima naudoti valdiklį, nereikia atsižvelgti į kitas aplinkybes nei minėtas „būtinumas“.

V. Išvada

91. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht* (Šlėzvigo-Holšteino administracinis teismas, Vokietija) pateiktus prejudicinius klausimus:

1. Konvencijos dėl teisės gauti informaciją, visuomenės dalyvavimo priimant sprendimus ir teisės kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais, pasirašytos 1998 m. birželio 25 d. Orhuse ir Europos bendrijos vardu patvirtintos 2005 m. vasario 17 d. Tarybos sprendimu 2005/370/EB, 9 straipsnio 3 dalis, siejama su Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsniu, turi būti aiškinama taip, kad pripažinta aplinkos apsaugos asociacija, turinti teisę kreiptis į teismą pagal nacionalinę teisę, turi turėti galimybę nacionaliniame teisme ginčyti administracinį sprendimą, kuriuo suteikiamas transporto priemonės EB tipo patvirtinimas, galintis prieštarauti 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos 5 straipsnio 2 daliai, t. y. nuostatai, pagal kurią, jei netaikoma išimtis, draudžiama naudoti valdiklius, kuriais sumažinamas išmetamų teršalų kontrolės sistemų veiksmingumas.

2. Reglamento Nr. 715/2007 5 straipsnio 2 dalies a punktas turi būti aiškinamas taip, kad valdiklio „būtinumas“ variklio apsaugai nuo pažeidimų ar avarijos ir saugiam transporto priemonės naudojimui vertinamas ne pagal naujausią technologijų lygį EB tipo patvirtinimo metu, ir nagrinėjant, ar galima naudoti valdiklį, nereikia atsižvelgti į kitas aplinkybes nei minėtas „būtinumas“.

[44] Sprendimo *CLCV* 112 punktas.

[45] Tai faktinių aplinkybių vertinimas, kurį turi atlikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.