Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL ATHANASIOS RANTOS
prezentate la 3 martie 2022 [1]

Cauza C-873/19

Deutsche Umwelthilfe eV
împotriva
Bundesrepublik Deutschland,
cu participarea
Volkswagen AG

[cerere de decizie preliminară formulată de Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunalul Administrativ din Schleswig-Holstein, Germania)]

„Trimitere preliminară – Mediu – Convenția de la Aarhus – Acces la justiție – Articolul 9 alineatul (3) – Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene – Articolul 47 primul paragraf – Dreptul la protecție jurisdicțională efectivă – Asociație de protecție a mediului autorizată – Calitate procesuală activă în fața unei instanțe naționale pentru a contesta omologarea CE de tip acordată unor vehicule – Regulamentul (CE) nr. 715/2007 – Omologarea autovehiculelor – Articolul 5 alineatul (2) – Motor diesel – Reducerea emisiilor de oxizi de azot limitată de o «fereastră termică» – Dispozitiv de manipulare – Autorizarea unui asemenea dispozitiv atunci când necesitatea se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului – Stadiul tehnicii”

I. Introducere

1. În cauza principală, autoritatea națională competentă în materie de omologare CE de tip a luat decizia de a autoriza, pentru vehicule produse de producătorul de automobile Volkswagen AG și echipate cu un motor diesel de generație Euro 5, un software integrat în calculatorul pentru controlul motorului care, având în vedere anumite condiții de temperatură exterioară, reduce recircularea gazelor de eșapament, ceea ce are drept consecință creșterea emisiilor de oxizi de azot (NOx).

[1] Limba originală: franceza.

2. Deutsche Umwelthilfe eV, o asociație de protecție a mediului autorizată, a introdus o acțiune împotriva deciziei menționate în fața Schleswig Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunalul Administrativ din Schleswig-Holstein, Germania), susținând că acest software constituie un „dispozitiv de manipulare” interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 [2].

3. Potrivit instanței de trimitere, Deutsche Umwelthilfe nu are, în cadrul dreptului național, calitate procesuală activă pentru a contesta decizia menționată. Prin urmare, această instanță solicită Curții să stabilească, în primul rând, dacă articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus [3] coroborat cu articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”) impune ca o astfel de asociație să aibă dreptul de a contesta în fața instanțelor naționale o decizie administrativă de acordare a omologării CE de tip a vehiculelor în raport cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007.

4. În al doilea rând, în cazul unui răspuns afirmativ, instanța de trimitere urmărește să stabilească dacă „necesitatea” unui dispozitiv de manipulare, în sensul articolului 5 alineatul (2) menționat, trebuie apreciată în funcție de stadiul tehnicii existent la data omologării CE de tip a vehiculelor în cauză și dacă trebuie să se țină seama de alte împrejurări care pot determina legalitatea unui astfel de dispozitiv de manipulare.

II. Cadrul juridic

A. Dreptul internațional

5. Articolul 1 din Convenția de la Aarhus, intitulat „Obiectiv”, prevede:

„Pentru a contribui la protejarea dreptului fiecărei persoane din generațiile prezente și viitoare de a trăi într-un mediu propice sănătății și bunăstării sale, fiecare parte garantează drepturile de acces la informații, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu în conformitate cu dispozițiile prezentei convenții.”

6. Articolul 2 din această convenție, intitulat „Definiții”, prevede la punctele 4 și 5:

„4. «Public» înseamnă una sau mai multe persoane fizice sau juridice și, în conformitate cu legislația sau practica națională, asociațiile, organizațiile sau grupurile de astfel de persoane.

5. «Public interesat» înseamnă publicul afectat sau care poate fi afectat sau care are un interes în luarea deciziilor din domeniul mediului; în sensul prezentei definiții, organizațiile neguvernamentale care promovează protecția mediului și care respectă toate cerințele în conformitate cu legislația internă sunt considerate ca fiind interesate.”

[2] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO 2007, L 171, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 (JO 2008, L 199, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 715/2007”).

[3] Convenția privind accesul la informații, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu, semnată la Aarhus (Danemarca) la 25 iunie 1998 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2005/370/CE a Consiliului din 17 februarie 2005 (JO 2005, L 124, p. 1, Ediție specială, 15/vol. 14, p. 201, denumită în continuare „Convenția de la Aarhus”).

7. Articolul 9 din convenția menționată, intitulat „Accesul la justiție”, are la alineatele (2) și (3) următorul cuprins:

„(2) Fiecare parte, în cadrul legislației interne proprii, se asigură că membrii publicului interesat:

(a) care prezintă un interes suficient sau

(b) care mențin încălcarea unui drept, în cazul în care legea procedurală administrativă a unei părți prevede acest lucru ca o precondiție, au acces la o cale de atac în fața unei instanțe judiciare și/sau a unui alt organism independent și imparțial stabilit prin lege pentru a contesta legalitatea de fond și de procedură a oricărei decizii, acțiuni sau omiteri care intră sub incidența dispozițiilor articolului 6 și, în cazul în care se prevede acest lucru în legislația internă și fără a aduce atingere alineatului (3) menționat în continuare, a altor dispoziții relevante ale prezentei convenții.

Ceea ce constituie un interes suficient și încălcarea unui drept se stabilește în conformitate cu prevederile legislației interne și în conformitate cu obiectivul de a acorda publicului interesat acces larg la justiție în cadrul sferei de aplicare a prezentei convenții. În acest sens, interesul oricărei organizații neguvernamentale care îndeplinește dispozițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (5) este considerat suficient în sensul literei (a) menționate anterior. De asemenea, astfel de organizații sunt considerate ca având drepturi la care se poate aduce atingere în sensul literei (b) menționate anterior.

[…]

(3) În plus față de căile de atac prevăzute la alineatele (1) și (2) și fără a le aduce atingere, fiecare parte se asigură că, în cazul în care îndeplinesc criteriile prevăzute de legislația internă proprie, în cazul în care acestea există, membrii publicului au acces la proceduri administrative sau judiciare pentru a contesta acțiuni și omiteri ale persoanelor fizice și ale autorităților publice care contravin dispozițiilor legislației interne proprii privind mediul.”

B. Dreptul Uniunii

1. Regulamentul (CE) nr. 1367/2006

8. Articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 [4], intitulat „Obiect”, prevede la alineatul (1):

„Obiectul prezentului regulament este de a contribui la executarea obligațiilor care decurg din Convenția Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu, denumită în continuare «Convenția de la Aarhus», prin stabilirea normelor de aplicare a dispozițiilor convenției pentru instituțiile și organismele comunitare, în special prin:

[…]

[4] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 6 septembrie 2006 privind aplicarea, pentru instituțiile și organismele comunitare, a dispozițiilor Convenției de la Aarhus privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în domeniul mediului (JO 2006, L 264, p. 13, Ediție specială, 15/vol. 17, p. 126).

(d) asigurarea accesului la justiție în probleme de mediu la nivel comunitar, în condițiile prevăzute de prezentul regulament.”

9. Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede la alineatul (1) litera (f):

„În sensul prezentului regulament:

[…]

(f) «dreptul mediului» înseamnă orice dispoziție legislativă comunitară care, indiferent de baza sa legală, contribuie la realizarea obiectivelor politicii Comunității în domeniul mediului, astfel cum au fost prevăzute de tratat: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului, protecția sănătății persoanelor, utilizarea prudentă și rațională a resurselor naturale și promovarea, pe plan internațional, a măsurilor de abordare a problemelor regionale sau globale de mediu.”

2. Regulamentul nr. 715/2007

10. Potrivit considerentelor (1), (6) și (7) ale Regulamentului nr. 715/2007:

„(1) […] cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt al protecției mediului.

[…]

(6) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii, este necesară, în special, o reducere considerabilă a emisiilor de oxizi de azot ce provin de la vehiculele diesel. […]

(7) Este important ca, la stabilirea normelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru piață și competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață, precum și implicațiile pentru impactul global asupra emisiilor de dioxid de carbon.”

11. Articolul 1 din acest regulament, intitulat „Obiectul”, prevede la alineatul (1):

„Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor («vehiculelor») și a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce privește emisiile acestora.”

12. Articolul 3 din regulamentul menționat, intitulat „Definiții”, prevede la punctul 10:

„În sensul prezentului regulament și al măsurilor sale de punere în aplicare, se aplică următoarele definiții:

[…]

10. «dispozitiv de manipulare» înseamnă orice element de proiectare care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului."

13. Articolul 5 din același regulament, intitulat „Cerințe și încercări", prevede la alineatele (1) și (2):

„(1) Producătorul echipează vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă. Interdicția nu se aplică în următoarele cazuri:

(a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului;

(b) dispozitivul nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului;

sau

(c) condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare."

14. Anexa I la Regulamentul nr. 715/2007, intitulată „Valorile-limită la emisii", prevede valorile-limită la emisii de NOx, în special pentru vehicule de generație Euro 5, care fac obiectul tabelului 1.

3. Directiva 2007/46/CE

15. Directiva 2007/46/CE[5] a fost abrogată prin Regulamentul (UE) 2018/858[6], cu efect de la 1 septembrie 2020, în temeiul articolului 88 din acesta din urmă. Totuși, având în vedere data faptelor în discuție, directiva menționată rămâne aplicabilă litigiului principal.

16. Articolul 1 din această directivă, intitulat „Obiectul", prevedea:

„Prezenta directivă instituie un cadru armonizat, care cuprinde dispozițiile administrative și cerințele tehnice generale pentru omologarea tuturor vehiculelor noi care fac parte din domeniul său de aplicare, precum și a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate destinate

[5] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2007, L 263, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (UE) nr. 214/2014 al Comisiei din 25 februarie 2014 (JO 2014, L 69, p. 3) (denumită în continuare „Directiva 2007/46").

[6] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1).

vehiculelor respective, cu scopul de a facilita înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a acestora în interiorul Comunității.

[…]

Pentru a asigura aplicarea prezentei directive, cerințele tehnice specifice privind fabricația și funcționarea vehiculelor sunt prevăzute în acte de reglementare, a căror listă exhaustivă figurează în anexa IV la prezenta directivă."

17. Articolul 3 din directiva menționată, intitulat „Definiții", prevedea la punctul 5:

„În sensul prezentei directive și al actelor de reglementare enumerate în anexa IV, dacă nu se specifică altfel în cuprinsul lor:

[…]

5. «omologare CE de tip» înseamnă procedura prin care un stat membru certifică faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în prezenta directivă sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI."

18. Anexa IV la aceeași directivă, intitulată „Cerințe în scopul omologării CE de tip a vehiculelor", privea, în partea I, intitulată „Acte de reglementare privind omologarea CE de tip a vehiculelor produse în serii nelimitate", Regulamentul nr. 715/2007 în ceea ce privește „[e]misii (Euro 5 și 6) – Vehicule ușoare/acces la informații".

C. Dreptul german

19. Articolul 42 din Verwaltungsgerichtsordnung (Codul de procedură administrativă)[7], în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumit în continuare „VwGO"), prevede:

„(1) O acțiune poate avea ca obiect anularea unui act administrativ (acțiune în anulare) sau obligarea autorității să emită un act administrativ în cazul refuzului sau al inacțiunii acesteia (acțiune în obligare).

(2) Sub rezerva unor prevederi juridice contrare, acțiunea este admisibilă numai în cazul în care petentul arată că i-au fost încălcate drepturile prin actul administrativ sau prin refuzul ori omiterea adoptării acestuia."

20. Articolul 113 alineatul (1) din VwGO prevede:

„În măsura în care actul administrativ este nelegal, iar drepturile reclamantului au fost astfel încălcate, instanța anulează actul administrativ și eventuala decizie pronunțată în urma unei căi de atac. […]"

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

21. Articolul 1 alineatul (1) din Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG - Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz) [Legea privind dispozițiile suplimentare de reglementare a căilor de atac în materie de mediu prevăzute de Directiva 2003/35/CE[8] (Legea privind căile de atac în materie de mediu)][9], în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „UmwRG"), prevede:

„Prezenta lege se aplică căilor de atac împotriva următoarelor decizii:

[…]

5. acte administrative sau contracte de drept public care autorizează alte proiecte decât cele menționate la punctele 1-2b, în temeiul unor dispoziții privind mediul din dreptul federal, din dreptul landului sau al unor acte direct aplicabile ale dreptului Uniunii, și

6. acte administrative privind măsuri de supraveghere sau de control adoptate în vederea punerii în aplicare sau a executării deciziilor menționate la punctele 1-5, destinate să asigure respectarea dispozițiilor privind mediul din dreptul federal, din dreptul landului sau a actelor direct aplicabile ale dreptului Uniunii.

Prezenta lege se aplică și în cazul în care, contrar dispozițiilor în vigoare, nu a fost luată o decizie menționată la prima teză. […]

[…]

Prima și a doua teză nu se aplică în cazul în care o decizie în sensul prezentului alineat a fost adoptată ca urmare a unei decizii a instanțelor administrative care soluționează un litigiu."

22. Articolul 2 alineatul (1) din UmwRG are următorul cuprins:

„O asociație națională sau străină autorizată în conformitate cu articolul 3 poate, fără a fi obligată să invoce o încălcare a drepturilor sale, să formuleze căi de atac în conformitate cu VwGO împotriva unei decizii menționate la articolul 1 alineatul (1) prima teză sau împotriva omisiunii de a adopta o asemenea decizie, atunci când asociația

1. arată că o decizie menționată la articolul 1 alineatul (1) prima teză sau omisiunea de a adopta această decizie este contrară unor dispoziții care ar putea fi relevante pentru adoptarea deciziei;

2. arată că este afectată de o decizie menționată la articolul 1 alineatul (1) prima teză sau de omisiunea de a adopta decizia menționată, în domeniul său de activitate prevăzut de statut, constând în sprijinirea realizării obiectivelor de protecție a mediului, și

3. în ceea ce privește o procedură prevăzută

   a) la articolul 1 alineatul (1) prima teză punctele 1-2b, era abilitată să participe la aceasta;

[8] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 de instituire a participării publicului la elaborarea anumitor planuri și programe privind mediul și de modificare a directivelor 85/337/CEE și 96/61/CE ale Consiliului în ceea ce privește participarea publicului și accesul la justiție (JO 2003, L 156, p. 17, Ediție specială, 15/vol. 10, p. 8).

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

b) la articolul 1 alineatul (1) prima teză punctul 4, era abilitată să participe la aceasta și, în contextul respectiv, s-a exprimat pe fond în conformitate cu dispozițiile în vigoare sau nu i-a fost oferită ocazia de a se exprima, contrar dispozițiilor în vigoare.

În cazul unei căi de atac împotriva unei decizii menționate la articolul 1 alineatul (1) prima teză punctele 2a-6 sau împotriva omisiunii de a adopta această decizie, asociația trebuie în plus să invoce încălcarea dispozițiilor privind mediul."

23. Potrivit articolului 25 alineatul (2) din Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Regulamentul privind omologarea CE a autovehiculelor)[10], în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumit în continuare „EG-FGV"]:

„(1) În cazul în care Kraftfahrt-Bundesamt [Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor (Germania) (denumit în continuare „KBA")] constată că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice nu sunt conforme cu tipul omologat, acesta poate lua măsurile necesare în temeiul aceleia dintre Directivele [2007/46], 2002/24/CE[11] și 2003/37/CE[12] care este aplicabilă tipului în cauză, pentru a asigura conformitatea producției cu tipul omologat.

(2) Pentru a remedia viciile apărute și pentru a garanta conformitatea vehiculelor introduse deja în circulație, a componentelor sau a unităților tehnice, Oficiul Federal pentru Circulația Autovehiculelor poate adopta *a posteriori* dispoziții suplimentare."

III. Litigiul principal, întrebările preliminare și procedura în fața Curții

24. Volkswagen a produs, printre altele, autovehicule modelul VW Golf Plus TDI, echipate cu un motor diesel de tip EA 189 de generație Euro 5, cu o capacitate cilindrică de 2 litri (denumite în continuare „vehiculele în cauză"). Aceste vehicule dispun de o supapă pentru recircularea gazelor de eșapament.

25. Vehiculele în cauză cuprindeau inițial un software integrat în calculatorul pentru controlul motorului care includea un „mod 0" și un „mod 1" (în continuare „sistemul de comutare"). Modul 1 era utilizat pentru testul de omologare referitor la emisiile de poluanți, denumit „New European Driving Cycle" (NEDC), care se efectuează în laborator. În lipsa condițiilor caracteristice ale acestui test de omologare, modul 0 se aplica și, în acest caz, rata de recirculare a gazelor de eșapament scădea. În condiții de funcționare reală, aceste vehicule se aflau aproape exclusiv în modul 0, având drept consecință faptul că nu respectau valorile-limită de NOx prevăzute de Regulamentul nr. 715/2007. Din decizia de trimitere reiese că sistemul de comutare constituia, prin urmare, un dispozitiv de manipulare interzis, în sensul articolului 5 alineatele (1) și (2) din acest regulament. În cadrul procedurii de omologare CE de tip pentru vehiculele în cauză, Volkswagen nu a declarat la KBA prezența acestui sistem.

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

[11] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 18 martie 2002 privind omologarea autovehiculelor cu două sau trei roți și de abrogare a Directivei 92/61/CEE a Consiliului (JO 2002, L 124, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 35, p. 245).

[12] Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 26 mai 2003 privind omologarea de tip a tractoarelor agricole sau forestiere, a remorcilor acestora și a echipamentului remorcat interschimbabil, împreună cu sistemele, componentele și unitățile lor tehnice separate și de abrogare a Directivei 74/150/CEE (JO 2003, L 171, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 40, p. 12).

26. La 15 octombrie 2015, KBA a adoptat o decizie în temeiul articolului 25 alineatul (2) din EG-FGV, prin care a dispus, printre altele, ca Volkswagen să asigure conformitatea motoarelor de tip EA 189 de generație Euro 5 cu reglementarea națională și cu cea a Uniunii Europene în vigoare. KBA a precizat că soluțiile trebuiau să îi fie supuse spre aprobare înainte de aplicarea lor în practică.

27. În acest cadru, Volkswagen a efectuat o actualizare a software-ului integrat în calculatorul pentru controlul motorului montat pe vehiculele în cauză (denumit în continuare „software-ul în cauză”). Acest software a stabilit o fereastră termică, în temeiul căreia rata de recirculare a gazelor de eșapament, și anume cota de gaze de eșapament redirecționată în motor, este de 0 % atunci când temperatura exterioară este mai mică de - 9 grade Celsius, de 85 % atunci când aceasta se situează între - 9 și 11 grade Celsius și crește la peste 11 grade Celsius pentru a atinge 100 % începând cu o temperatură exterioară de 15 grade Celsius (denumită în continuare „fereastra termică”).

28. Prin decizia din 20 iunie 2016 (denumită în continuare „decizia în litigiu”), KBA a acordat o autorizație pentru software-ul în cauză. În această privință, el a reținut în special lipsa unor dispozitive de manipulare interzise, în sensul Regulamentului nr. 715/2007, considerând că dispozitivele de manipulare încă prezente erau legale.

29. La 15 noiembrie 2016, Deutsche Umwelthilfe, o asociație de protecție a mediului autorizată, care are capacitatea de a sta în judecată în conformitate cu articolul 3 din UmwRG, a formulat o cale de atac administrativă împotriva deciziei în litigiu, care nu făcuse încă obiectul unei decizii la data prezentei cereri de decizie preliminară.

30. La 24 aprilie 2018, această asociație a introdus o acțiune la Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunalul Administrativ din Schleswig-Holstein), instanța de trimitere, solicitând anularea deciziei în litigiu. Aceasta a susținut că software-ul în cauză introducea un dispozitiv de manipulare care trebuia considerat interzis, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, întrucât acesta se activează atunci când sunt atinse temperaturile medii din Germania, și anume aproximativ 10,4 grade Celsius în anul 2018. Potrivit asociației respective, producătorii de automobile au, în principiu, posibilitatea de a proiecta motoare care nu necesită, din motive tehnice, o reducere a performanței sistemelor de control al emisiilor de NOx la temperaturi medii, cu alte cuvinte în condiții normale de funcționare.

31. Bundesrepublik Deutschland (Republica Federală Germania) a arătat că Deutsche Umwelthilfe nu are calitate procesuală activă pentru a contesta decizia în litigiu și, în consecință, că acțiunea sa este inadmisibilă.

32. Potrivit instanței de trimitere, Deutsche Umwelthilfe nu are în speță calitate procesuală activă în temeiul articolului 42 alineatul (2) din VwGO, potrivit căruia, în măsura în care legea nu prevede altfel, acțiunea este admisibilă numai în cazul în care reclamantul arată că drepturile sale i-au fost încălcate prin actul administrativ în discuție. Astfel, nu ar exista nicio dispoziție legală care, contrar sistemului de căi de atac individuale pe care se bazează această dispoziție, ar putea conferi în mod excepțional acestei asociații calitate procesuală activă.

33. În special, cauza principală nu ar intra în domeniul de aplicare al UmwRG, astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (1) din această lege. Astfel, printre deciziile care pot face obiectul unei căi de atac din partea unei organizații de protecție a mediului, singura categorie care ar putea fi avută în vedere în speță ar fi cea vizată la articolul 1 alineatul (1) primul paragraf

punctul 5 din UmwRG, potrivit căruia această lege se aplică căilor de atac împotriva actelor administrative sau a contractelor de drept public care autorizează alte proiecte decât cele vizate la punctele 1-2b ale articolului 1 alineatul (1) menționat, în temeiul unor dispoziții privind mediul din dreptul federal, din dreptul landului sau al unor acte direct aplicabile ale dreptului Uniunii. În această privință, potrivit instanței de trimitere, articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 are legătură cu mediul și nu constituie o simplă normă tehnică destinată reglementării pieței interne, astfel cum ar reieși din considerentele (1), (4) și (7) ale regulamentului menționat.

34. Cu toate acestea, articolul 1 alineatul (1) primul paragraf punctul 5 din UmwRG ar privi numai acte administrative prin care se autorizează „proiecte". Noțiunea de „proiect", în sensul acestei dispoziții, ar fi fost adoptată în legătură cu Directiva 85/337/CEE[13], care definește, la articolul 1 alineatul (2), un „proiect" ca fiind „executarea lucrărilor de construcții sau a altor instalații sau scheme" (prima liniuță) și „alte intervenții în mediul natural și asupra peisajului, inclusiv cele care implică exploatarea resurselor minerale" (a doua liniuță). În acest context, reglementarea națională s-ar referi doar la instalații fixe sau la măsuri care constituie o intervenție directă. Or, omologarea CE de tip a vehiculelor, ca și modificarea omologării CE de tip vizată de decizia în litigiu, s-ar referi la „autorizarea" unui produs și nu ar constitui un „proiect" în sensul dreptului național, în măsura în care nu se referă la o instalație fixă și nu implică nicio intervenție directă în mediul natural sau asupra peisajului.

35. În plus, potrivit instanței de trimitere, o interpretare largă a noțiunii de „proiect", în sensul articolului 1 alineatul (1) primul paragraf punctul 5 din UmwRG nu ar permite să se ajungă la o altă concluzie. Desigur, Curtea ar fi arătat că revine instanței naționale, în vederea asigurării unei protecții jurisdicționale efective în domeniile acoperite de dreptul mediului al Uniunii, sarcina de a da dreptului său național o interpretare care, în cea mai mare măsură posibilă, să fie conformă cu obiectivele stabilite la articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus[14]. Cu toate acestea, dată fiind definiția clară a noțiunii de „proiect" în dreptul național, instanța de trimitere ar fi împiedicată să extindă noțiunea respectivă în prezenta cauză la autorizarea actualizării software-ului în cauză în vederea asigurării conformității vehiculelor respective cu reglementarea în vigoare.

36. Pe de altă parte, nu ar fi posibil să se aplice dispozițiile UmwRG prin analogie pe baza unei lacune neintenționate din reglementarea națională, cu alte cuvinte atunci când legiuitorul nu a identificat interesul în cauză sau nu l-a putut identifica din cauza unei schimbări ulterioare a împrejurărilor. Astfel, în cursul procesului legislativ care a condus la modificarea UmwRG care a avut loc în anul 2017 și care viza, printre altele, adaptarea legii la cerințele de drept internațional public rezultate din articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus și luarea în considerare a Hotărârii din 8 martie 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125), problema aplicării noțiunii de „proiect", în sensul articolului 1 alineatul (1) primul paragraf punctul 5 din această lege, unor autorizații pentru produse ar fi fost identificată și dezbătută. În această privință, s-ar fi precizat în mod explicit că legea respectivă nu ar viza domeniul produselor, inclusiv al vehiculelor. În plus, în expunerea de motive a aceleiași legi s-ar indica în mod expres că legiuitorul național a renunțat să transpună articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus într-o dispoziție generală, pentru motivul că aceasta ar fi o sursă de dificultăți majore de delimitare și de insecuritate juridică.

[13] Directiva Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO 1985, L 175, p. 40, Ediție specială, 15/vol. 1, p. 174). Aceasta a fost abrogată prin Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO 2012, L 26, p. 1).

[14] Hotărârea din 8 martie 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125, punctul 50).

37. Deutsche Umwelthilfe nu ar putea invoca nici o calitate procesuală activă care ar decurge direct din articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus. Astfel, întrucât această dispoziție, ca atare, nu are un efect direct în temeiul dreptului Uniunii, după cum s-a arătat în Hotărârea din 20 decembrie 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, denumită în continuare „Hotărârea Protect”, EU:C:2017:987, punctul 45), ea nu ar constitui o dispoziție legislativă în sensul articolului 42 alineatul (2) primul segment de teză din VwGO.

38. Instanța de trimitere adaugă că Deutsche Umwelthilfe nu are nici calitatea de a introduce o acțiune împotriva deciziei în litigiu în temeiul articolului 42 alineatul (2) al doilea segment de teză din VwGO, potrivit căruia reclamantul trebuie să arate că i-au fost încălcate drepturile prin actul administrativ în discuție. Astfel, sistemul căilor de atac individuale prevăzut de VwGO s-ar baza pe drepturi subiective. Or, cauza principală nu ar părea să privească un drept subiectiv al unei persoane fizice care ar fi fost încălcat. Încălcarea interdicției de a utiliza dispozitive de manipulare menționate la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, singura care poate fi relevantă în acest scop în speță, nu ar conferi un drept subiectiv unei persoane fizice, întrucât dispoziția menționată nu ar urmări să protejeze o sferă de persoane care se delimitează în mod decisiv de colectivitate.

39. Prin urmare, potrivit instanței de trimitere, soluționarea cauzei principale depinde de aspectul dacă Deutsche Umwelthilfe poate invoca o calitate procesuală activă care decurge în mod direct din dreptul Uniunii. În lumina Hotărârii Protect, aceasta ar putea rezulta din dispozițiile articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus coroborate cu cele ale articolului 47 primul paragraf din cartă. În această privință, instanța respectivă subliniază că litigiul principal nu intră sub incidența articolului 9 alineatul (2) din această convenție din moment ce, pe de o parte, decizia în litigiu nu este o decizie reglementată de articolul 6 din convenția menționată și, pe de altă parte, nu există nicio dispoziție de drept intern, în sensul articolului 9 alineatul (2) prima teză din aceeași convenție, care să facă aplicabile alte dispoziții ale acesteia.

40. Instanța de trimitere arată că, în ceea ce privește consecințele Hotărârii Protect asupra dreptului procedural național, instanțele naționale ar fi pronunțat decizii divergente, ceea ce alimentează îndoielile sale cu privire la faptul că dreptul Uniunii permite unei asociații de protecție a mediului autorizate, chiar și dincolo de posibilitățile de căi de atac deja prevăzute de UmwRG, să conteste o autorizație administrativă pentru un produs de tipul în discuție în speță, în cazul în care acțiunea acestei asociații urmărește să asigure respectarea dispozițiilor de dreptul mediului al Uniunii care nu dau naștere la niciun drept subiectiv.

41. În ipoteza în care Curtea ar considera că o asociație de protecție a mediului are calitate procesuală activă pentru a contesta omologarea CE de tip a vehiculelor, instanța de trimitere consideră că legalitatea deciziei în litigiu depinde în mod decisiv de interpretarea articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, în special în ceea ce privește noțiunea de „necesitate” a unui dispozitiv de manipulare. Această instanță ridică problema dacă producătorii de autovehicule trebuie să țină seama de stadiul actual al tehnicii pentru a stabili dacă un dispozitiv de manipulare este într-adevăr necesar pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului.

42. În aceste condiții, Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunalul Administrativ din Schleswig-Holstein) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 9 alineatul (3) din [Convenția de la Aarhus] coroborat cu articolul 47 din [cartă] trebuie interpretat în sensul că, în principiu, este necesar ca asociațiile de mediu să poată formula o cale de atac împotriva unei decizii de aprobare a producției de autovehicule cu motor diesel prevăzute cu dispozitive de manipulare – eventual cu încălcarea articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul [nr. 715/2007]?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:

a) Articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că, pentru a aprecia necesitatea unui dispozitiv de manipulare pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului, criteriul determinant este, în principiu, stadiul actual al tehnicii, respectiv ceea ce este fezabil din punct de vedere tehnic la data acordării omologării CE de tip?

b) Pe lângă stadiul tehnicii, trebuie să se țină seama de alte împrejurări care pot determina admisibilitatea unui dispozitiv de manipulare, deși, în lumina stadiului actual al tehnicii, nu s-ar justifica «necesitatea» acestuia în sensul articolului 5 alineatul (2) a doua teză litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007?”

43. Deutsche Umwelthilfe, KBA, Volkswagen, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise. Aceste părți și persoanele interesate au răspuns de asemenea în scris la întrebările adresate de Curte.

IV. Analiză

A. Cu privire la prima întrebare preliminară

44. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus coroborat cu articolul 47 primul paragraf din cartă trebuie interpretat în sensul că o asociație de protecție a mediului autorizată, care are capacitatea de a sta în judecată în temeiul dreptului național, trebuie să poată contesta în fața unei instanțe naționale o decizie administrativă de acordare a omologării CE de tip a unor vehicule care poate fi contrară articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, dispoziție care interzice, cu anumite excepții, utilizarea unor dispozitive de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor.

45. Potrivit articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, fără a aduce atingere căilor de atac prevăzute la alineatele (1) și (2) ale acestui articol, fiecare parte se asigură că, atunci când îndeplinesc criteriile prevăzute de legislația internă proprie, în cazul în care acestea există, membrii publicului au acces la proceduri administrative sau judiciare pentru a contesta acțiuni și omiteri ale persoanelor fizice și ale autorităților publice care contravin dispozițiilor legislației interne proprii privind mediul.

46. Pentru a răspunde la această întrebare, vom examina domeniul de aplicare al articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus și apoi întinderea acestei dispoziții coroborate cu articolul 47 primul paragraf din cartă.

1. Cu privire la domeniul de aplicare al articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus

47. Trebuie arătat de la bun început că litigiul principal privește posibilitatea *de a avea acces la o procedură judiciară pentru a contesta acțiunea unei autorități publice*, și anume omologarea CE de tip a vehiculelor. În consecință, aceste condiții prevăzute la articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus sunt îndeplinite. Celelalte condiții se referă la domeniul de aplicare material și personal al acestei dispoziții, care vor fi abordate în mod succesiv.

48. În ceea ce privește domeniul de aplicare material al acestuia, articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus prevede că acțiunea în cauză contravine „dispozițiilor legislației interne proprii privind mediul". În speță, actul invocat de Deutsche Umwelthilfe este Regulamentul nr. 715/2007 și în special articolul 5 alineatul (2) din acesta. Prin urmare, trebuie să se verifice dacă dispoziția menționată intră sub incidența „legislației interne proprii privind mediul".

49. În această privință, pe de o parte, contrar celor susținute de KBA, suntem de acord cu poziția instanței de trimitere potrivit căreia regulamentul menționat intră sub incidența dreptului mediului și, prin urmare, nu trebuie considerat doar o normă tehnică prin care se urmărește reglementarea pieței interne. Astfel, considerăm că această chestiune a fost soluționată prin Hotărârea din 17 decembrie 2020, CLCV și alții (Dispozitiv de manipulare pe motor diesel) (C-693/18, denumită în continuare „Hotărârea CLCV", EU:C:2020:1040, punctul 113), care a stabilit că obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 715/2007 constă în asigurarea unui nivel ridicat de protecție a mediului și în îmbunătățirea calității aerului în cadrul Uniunii.

50. KBA subliniază de asemenea că acest regulament se întemeiază pe articolul 95 CE (devenit articolul 114 TFUE), care privește măsurile privind apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre care au ca obiect instituirea și funcționarea pieței interne. Cu toate acestea, alineatul (3) al articolului 95 menționat prevede că, în formularea propunerilor prevăzute în domeniul sănătății, securității, *protecției mediului* și protecției consumatorilor, Comisia pornește de la premisa asigurării unui nivel ridicat de protecție, ținând seama în special de orice evoluție nouă, întemeiată pe fapte științifice. În consecință, faptul că regulamentul menționat nu se întemeiază pe un temei juridic specific pentru mediu, și anume articolul 175 CE, nu este de natură să excludă legătura dintre același regulament și dreptul mediului.

51. În orice caz, articolul 2 alineatul (1) litera (f) din Regulamentul nr. 1367/2006 definește „dreptul mediului" ca „orice dispoziție legislativă comunitară care, *indiferent de baza sa legală*, contribuie la realizarea obiectivelor politicii Comunității în domeniul mediului, astfel cum au fost prevăzute de tratat: *conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului*, protecția sănătății persoanelor, utilizarea prudentă și rațională a resurselor naturale și promovarea, pe plan internațional, a măsurilor de abordare a problemelor regionale sau globale de mediu"[15]. Or, acesta este efectiv cazul Regulamentului nr. 715/2007.

[15] Sublinierea noastră.

52. În ceea ce privește mai precis articolul 5 alineatul (2) din acest regulament, dispoziția respectivă se referă la „dispozitivele de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din regulamentul menționat. Deși dispoziția amintită are caracter tehnic, aceasta intră în domeniul de aplicare al aceluiași regulament și urmărește să limiteze emisiile de gaze poluante, contribuind astfel la protecția mediului. Mai general, după cum a subliniat Deutsche Umwelthilfe, nu se poate concepe o separare de principiu între dreptul mediului și normele tehnice, în măsura în care o dispoziție de mediu are adesea caracter tehnic. În această privință, subliniem că considerentul (1) al Regulamentului nr. 715/2007 enunță că, „[p]rin urmare, cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt al protecției mediului”. În consecință, acest considerent stabilește în mod explicit o legătură între normele tehnice privind omologarea CE de tip și protecția mediului.

53. Pe de altă parte, dispoziția de drept al Uniunii invocată de Deutsche Umwelthilfe, și anume articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, este direct aplicabilă în statele membre și trebuie considerată ca făcând parte din dispozițiile legislației *interne* privind mediul [16].

54. În ceea ce privește domeniul de aplicare personal al articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, această dispoziție prevede că, „în cazul în care îndeplinesc criteriile prevăzute de legislația internă proprie, în cazul în care acestea există, membrii publicului” sunt titulari ai drepturilor prevăzute de dispoziția menționată. În această privință, din decizia de trimitere reiese că Deutsche Umwelthilfe este o asociație autorizată de protecție a mediului, care are capacitatea de a sta în judecată în conformitate cu articolul 3 din UmwRG și care, potrivit statutului său, are ca obiect să contribuie la protecția naturii și a mediului și la protecția consumatorilor, în măsura în care are legătură cu mediul și cu sănătatea, în special prin informarea și consilierea consumatorilor. În consecință, această asociație îndeplinește condițiile pentru a sta în judecată în fața instanțelor naționale în favoarea protecției mediului.

55. Prin urmare, o asociație precum Deutsche Umwelthilfe nu face parte doar din „public”, în sensul articolului 2 punctul 4 din Convenția de la Aarhus, ci și din „publicul interesat”, în sensul articolului 2 punctul 5 din convenția menționată. Or, potrivit acestei din urmă dispoziții, organizațiile neguvernamentale care promovează protecția mediului și care respectă cerințele în conformitate cu legislația internă sunt considerate ca fiind interesate.

56. În sfârșit, instanța de trimitere ridică problema dacă expresia „criteriile prevăzute de legislația internă proprie”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, acoperă numai criteriile care privesc sfera titularilor unui drept de a formula o cale de atac, având în vedere că legiuitorul național a definit aceste criterii în mod obligatoriu la articolul 3 din UmwRG. În opinia noastră, expresia respectivă se referă de asemenea la obiectul unei acțiuni, iar criteriile amintite trebuie să fie conforme cu dreptul Uniunii. Acest aspect va fi analizat în continuare.

[16] A se vedea în acest sens Comitetul pentru examinarea respectării dispozițiilor Convenției de la Aarhus, Concluzii și recomandări din 29 aprilie 2018, Danemarca (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4, punctul 27), potrivit căruia, în contextul articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, ar trebui să se considere că legislația Uniunii privind mediul face parte din legislația internă a unui stat membru. Versiunea în limba franceză a acestui document este accesibilă prin următorul link: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf

2. Cu privire la domeniul de aplicare al articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus coroborat cu articolul 47 primul paragraf din cartă

57. Potrivit jurisprudenței Curții, căile de atac menționate la articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus pot fi supuse unor „criterii”, fapt din care decurge că statele membre pot, în cadrul puterii de apreciere care le este acordată în această privință, să stabilească norme de drept procedural referitoare la condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita astfel de căi de atac [17]. În această privință, după cum indică instanța de trimitere, reforma UmwRG care a avut loc în anul 2017 a urmărit, printre altele, adaptarea legii la cerințele de drept internațional public rezultate din articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus.

58. Potrivit acestei instanțe, Deutsche Umwelthilfe nu are, în cadrul dreptului național, calitate procesuală activă pentru a contesta o decizie administrativă de acordare a omologării CE de tip [18]. Pe de altă parte, articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, ca atare, nu are un efect direct în temeiul dreptului Uniunii [19]. În aceste condiții, în ipoteza în care dreptul național nu prevede calitatea procesuală activă a unei asociații de protecție a mediului autorizate, această dispoziție, ca atare, nu îi poate conferi o asemenea calitate.

59. Totuși, instanța de trimitere s-a referit la Hotărârea Protect pentru a-și justifica cererea de decizie preliminară. În această privință, hotărârea menționată face legătura dintre articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus și articolul 47 din cartă în ceea ce privește dreptul de acces la justiție al organizațiilor de protecție a mediului [20]. Or, raționamentul dezvoltat de Curte în hotărârea menționată ne pare perfect aplicabil prezentei cauze, după cum urmează.

60. Potrivit articolului 3 punctul 5 din Directiva 2007/46, omologarea CE de tip înseamnă procedura prin care un *stat membru certifică* faptul că un tip de vehicul, sistem, componentă sau unitate tehnică separată respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice aplicabile cuprinse în această directivă sau în actele de reglementare enumerate la anexa IV sau XI la directiva menționată. Această anexă IV se referea la Regulamentul nr. 715/2007, al cărui articol 5 alineatul (2) are caracter obligatoriu.

61. Prin urmare, în cazul în care un stat membru stabilește norme de drept procedural aplicabile căilor de atac prevăzute la articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus și având ca obiect exercitarea drepturilor pe care articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 le conferă unei asociații de protecție a mediului, pentru ca decizii ale autorităților naționale competente să fie controlate din punctul de vedere al obligațiilor care le revin în temeiul respectivei dispoziții, acest stat membru pune în aplicare o obligație care decurge din dispoziția amintită și trebuie să se considere, așadar, că pune în aplicare dreptul Uniunii, în sensul articolului 51 alineatul (1) din cartă, astfel încât aceasta este aplicabilă [21].

[17] Hotărârea din 14 ianuarie 2021, Stichting Varkens in Nood și alții (C-826/18, EU:C:2021:7, punctul 49 și jurisprudența citată).

[18] A se vedea punctele 32-40 din prezentele concluzii.

[19] Hotărârea din 20 decembrie 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, punctul 45 și jurisprudența citată).

[20] Cu privire la domeniul de aplicare al articolului 47 din cartă, a se vedea Safjan, M., și 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, vol. 33, nr. 1, p. 3-40.

[21] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 44 și jurisprudența citată.

62. Deși articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, ca atare, nu are un efect direct în temeiul dreptului Uniunii, nu este mai puțin adevărat că dispoziția menționată, interpretată în coroborare cu articolul 47 primul paragraf din cartă, impune statelor membre obligația de a asigura o protecție jurisdicțională efectivă a drepturilor conferite de dreptul Uniunii, în special de dispozițiile din dreptul mediului [22].

63. Or, dreptul la o cale de atac prevăzut la articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus ar fi golit de orice efect util, chiar de însăși substanța sa, dacă s-ar admite că, prin impunerea unor criterii prevăzute de legislația internă, anumitor categorii de „membri ai publicului", *a fortiori* „membri ai publicului interesat", precum asociațiile de protecție a mediului care îndeplinesc cerințele impuse la articolul 2 punctul 5 din această convenție, li s-ar nega orice drept la o cale de atac [23]. Aceste asociații nu ar putea fi private de posibilitatea de a controla respectarea normelor provenite din dreptul mediului al Uniunii, având în vedere și faptul că astfel de norme sunt cel mai adesea orientate către interesul general, iar nu numai către protecția intereselor particularilor priviți individual, și că aceste asociații au ca scop apărarea interesului general [24].

64. Astfel, expresia „criteriile prevăzute de legislația internă proprie, în cazul în care acestea există", care figurează la articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, deși implică faptul că statele contractante păstrează o putere de apreciere în punerea în aplicare a acestei dispoziții, nu ar putea permite ca acestea să impună criterii care sunt atât de stricte încât ar fi efectiv imposibil ca organizațiile de protecție a mediului să conteste acțiuni sau omisiuni vizate de această dispoziție [25].

65. În speță, din decizia de trimitere reiese că Deutsche Umwelthilfe nu are calitate procesuală activă pentru a contesta o decizie administrativă de acordare a unei omologări CE de tip pentru motivul, printre altele, că această omologare constituie o „autorizare de produs" și că, pentru o asemenea autorizare, dreptul național nu permite unei asociații de protecție a mediului, chiar dacă aceasta se încadrează în noțiunea de „public interesat", în sensul articolului 2 punctul 5 din Convenția de la Aarhus, să introducă o acțiune în fața unei instanțe naționale împotriva unei decizii administrative de acordare a omologării CE de tip pentru vehicule. Excluzând astfel asociațiile de protecție a mediului de la orice drept de a formula o cale de atac împotriva unei asemenea decizii de autorizare, dreptul procedural național în discuție este contrar cerințelor care decurg dintr-o interpretare a articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus coroborat cu articolul 47 primul paragraf din cartă [26].

66. Cu alte cuvinte, efectul util al articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, analizat din perspectiva dreptului fundamental la o cale de atac efectivă, impune garantarea dreptului de a contesta o decizie administrativă de acordare a omologării CE de tip asociațiilor de protecție a mediului autorizate [27].

[22] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 45, precum și Hotărârea din 3 octombrie 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland și alții (C-197/18, EU:C:2019:824, punctul 33).

[23] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 46, precum și Hotărârea din 3 octombrie 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland și alții (C-197/18, EU:C:2019:824, punctul 34).

[24] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 47 și jurisprudența citată.

[25] Hotărârea Protect, punctul 48.

[26] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 52.

[27] A se vedea în acest sens Concluziile avocatei generale Sharpston prezentate în cauza Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, punctul 91).

67. Trebuie adăugat că, deși libertățile garantate de cartă pot fi limitate, orice restrângere a exercitării lor trebuie, în conformitate cu articolul 52 alineatul (1) din cartă, să fie prevăzută de lege și să respecte substanța libertăților respective. În plus, astfel cum rezultă din această dispoziție, prin respectarea principiului proporționalității, pot fi impuse restrângeri numai în cazul în care acestea sunt necesare și numai dacă răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți [28]. Cu toate acestea, nu vedem în speță obiectivul de interes general recunoscut de Uniune care ar putea justifica să se interzică unei asociații de protecție a mediului accesul la justiție pentru a contesta omologarea CE de tip pentru vehicule [29].

68. Potrivit instanței de trimitere, nici măcar o interpretare extensivă sau prin analogie a dreptului național nu permite ca unei asociații de protecție a mediului să i se confere calitate procesuală activă pentru a contesta o decizie de acordare a omologării CE de tip. Totuși, subliniem că această instanță menționează o hotărâre a Verwaltungsgericht Berlin (Tribunalul Administrativ din Berlin, Germania) din 18 aprilie 2018 privind legalitatea autorizării exploatării regulate a anumitor camioane de mari dimensiuni și prelungirea fazei de testare a altor camioane de mari dimensiuni, potrivit căreia articolul 42 alineatul (2) al doilea segment de teză din VwGO conferă calitate procesuală activă unei asociații de protecție a mediului autorizate, care urmărește să asigure respectarea dispozițiilor întemeiate pe dreptul mediului al Uniunii. Pe de altă parte, după cum subliniază KBA, Deutsche Umwelthilfe a susținut în cadrul procedurii principale că calitatea sa procesuală activă rezulta direct din articolul 1 alineatul (1) primul paragraf punctul 6 și din articolul 2 alineatul (1) din UmwRG.

69. Revine instanței de trimitere sarcina de a interpreta, în cea mai mare măsură posibilă, dreptul procedural referitor la condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea unei căi de atac atât conform obiectivelor articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus, cât și conform obiectivului protecției jurisdicționale efective a drepturilor conferite de dreptul Uniunii, pentru a permite unei asociații de protecție a mediului precum Deutsche Umwelthilfe să conteste în fața unei instanțe naționale o decizie care poate fi contrară dreptului mediului al Uniunii [30].

70. Totuși, în cazul în care o asemenea interpretare conformă se dovedește imposibilă, rezultă dintr-o jurisprudență constantă a Curții că instanța națională care trebuie să aplice, în cadrul competenței sale, dispozițiile dreptului Uniunii are obligația de a asigura efectul deplin al acestor norme, înlăturând, dacă este necesar, din oficiu aplicarea oricărei dispoziții contrare a legislației naționale, chiar ulterioară, fără a fi necesar să solicite sau să aștepte înlăturarea prealabilă a acesteia pe cale legislativă sau prin orice alt procedeu constituțional [31].

71. Instanța de trimitere ridică problema dacă articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus trebuie interpretat în sensul că, având în vedere numărul mare de decizii având o legătură cu mediul, statele membre ar putea excepta anumite decizii administrative, precum cele referitoare la autorizarea produselor, de la orice control judiciar la inițiativa asociațiilor de protecție a mediului, posibilitatea formulării unei căi de atac fiind limitată la anumite decizii cu consecințe grave asupra mediului. Cu toate acestea, considerăm că o astfel de abordare nu are nicio susținere nici în dispozițiile convenției respective și nici în jurisprudența Curții. În orice caz,

[28] Hotărârea din 3 februarie 2021, Fussl Modestraße Mayr (C-555/19, EU:C:2021:89, punctul 84 și jurisprudența citată).

[29] KBA arată că Legea fundamentală a Republicii Federale Germania a efectuat o alegere sistematică în favoarea protecției drepturilor subiective.

[30] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 54, și Hotărârea din 19 decembrie 2019, Deutsche Umwelthilfe (C-752/18, EU:C:2019:1114, punctul 39).

[31] A se vedea în acest sens Hotărârea Protect, punctul 56.

după cum susține Deutsche Umwelthilfe, o decizie de acordare a omologării CE de tip este susceptibilă să vizeze un număr mare de vehicule și, prin urmare, nu poate fi considerată ca fiind de importanță minoră pentru protecția mediului. În acest sens, astfel cum enunță considerentul (6) al Regulamentului nr. 715/2007, pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile-limită la emisii, este necesară o reducere considerabilă a emisiilor de NOx ce provin de la vehiculele diesel.

72. Pe de altă parte, instanța de trimitere subliniază că, spre deosebire de situația de fapt care a condus la pronunțarea Hotărârii Protect, referitoare la dreptul austriac, asociațiile de protecție a mediului, în dreptul german, au posibilitatea în cadrul UmwRG de a asigura controlul autorizării de proiecte și, prin urmare, nu există o excludere totală a asociațiilor de la dreptul de a formula o cale de atac. Nu ar exista, așadar, nicio lacună în dreptul procedural în ceea ce privește protecția jurisdicțională, care ar fi comparabilă cu cea constatată în hotărârea menționată. Cu toate acestea, după cum arată instanța de trimitere, o asociație precum Deutsche Umwelthilfe nu dispune de niciun acces la justiție pentru a contesta o decizie de acordare a omologării CE de tip. Prin urmare, considerăm că jurisprudența din cadrul Hotărârii Protect se aplică pe deplin pentru a controla respectarea unei norme rezultate din dreptul mediului al Uniunii.

73. KBA și Volkswagen susțin că *actio popularis* este structural străină de dreptul procedural german și, prin urmare, o asociație de protecție a mediului trebuie să aibă întotdeauna posibilitatea de a invoca eventuala încălcare a drepturilor sale ca urmare a acțiunii autorităților. Cu toate acestea, în speță, aplicarea articolului 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus coroborat cu articolul 47 primul paragraf din cartă nu conduce la o *actio popularis* [32]. Astfel, dreptul de acces la justiție într-o cauză precum cea din litigiul principal presupune că dreptul național a conferit asociației în cauză dreptul de a sta în judecată, statutul său fiind autorizat de autoritățile naționale competente. O asemenea asociație prezintă astfel garanții de seriozitate și de competență în exercitarea acțiunii sale [33]. Având în vedere interesul acestor asociații în materie de protecție a mediului, recunoscut din perspectivă juridică, acestea sunt suficient de afectate de încălcarea dispozițiilor direct aplicabile ale dreptului mediului al Uniunii pentru a le putea invoca în fața instanțelor naționale [34].

74. Având în vedere toate cele de mai sus, propunem să se răspundă la prima întrebare că articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus coroborat cu articolul 47 primul paragraf din cartă trebuie interpretat în sensul că o asociație de protecție a mediului autorizată, care are capacitatea de a sta în judecată în temeiul dreptului național, trebuie să poată contesta în fața unei instanțe naționale o decizie administrativă de acordare a omologării CE de tip a vehiculelor care poate fi contrară articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, dispoziție care interzice, cu anumite excepții, utilizarea unor dispozitive de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor.

[32] În Concluziile sale prezentate în cauza Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, punctul 81), avocata generală Sharpston a subliniat că autorii Convenției de la Aarhus nu au optat pentru introducerea unei *actio popularis* în materie de mediu și au decis să consolideze rolul organizațiilor de protecție a mediului. Avocata generală a adăugat că, astfel, ei au adoptat o cale de mijloc între abordarea maximalistă (*actio popularis*) și abordarea minimalistă (dreptul la acțiune individuală disponibil doar părților care au un interes direct în joc).

[33] După cum a arătat avocata generală Sharpston în Concluziile sale prezentate în cauza Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, punctul 74), organizațiile de protecție a mediului care promovează protecția mediului și îndeplinesc cerințe justificate în mod obiectiv, transparente și nediscriminatorii care facilitează accesul la justiție în dreptul național trebuie să aibă dreptul de a invoca articolul 9 alineatul (3) din Convenția de la Aarhus.

[34] A se vedea în acest sens Concluziile avocatei generale Kokott prezentate în cauza Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-243/15, EU:C:2016:491, punctul 49).

B. Cu privire la a doua întrebare preliminară

75. Prin intermediul celei de a doua întrebări, adresată în cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că „necesitatea” unui dispozitiv de manipulare pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului se apreciază în raport cu stadiul tehnicii existent la data omologării CE de tip a vehiculelor în cauză și dacă trebuie să se țină seama de alte împrejurări decât „necesitatea” respectivă pentru a examina legalitatea unui dispozitiv de manipulare [35].

76. Potrivit articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007, folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor este interzisă. Totuși, această interdicție cunoaște trei excepții, printre care cea care figurează la litera (a) a dispoziției menționate, și anume în cazul în care „necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului”.

77. Cu titlu introductiv, subliniem că, în întrebarea sa, instanța de trimitere pornește de la premisa că fereastra termică constituie un „dispozitiv de manipulare”, în sensul articolului 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007. În Hotărârea CLCV, Curtea a statuat că reprezintă un asemenea „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care detectează orice parametru legat de desfășurarea procedurilor de omologare prevăzute de același regulament în scopul îmbunătățirii performanței, în cadrul acestor proceduri, a sistemului de control al emisiilor pentru a obține astfel omologarea vehiculului, chiar dacă o asemenea îmbunătățire poate fi observată, punctual, și în condiții normale de utilizare a vehiculului [36].

78. Curtea a considerat de asemenea că interdicția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din regulamentul menționat ar fi golită de substanță și privată de orice efect util în cazul în care producătorii ar fi autorizați să echipeze autovehiculele cu dispozitive de manipulare exclusiv în scopul protejării motorului împotriva ancrasării și a îmbătrânirii [37]. Această jurisprudență a fost elaborată în contextul examinării conformității cu dreptul Uniunii a sistemului de comutare.

79. Cauzele C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, precum și C-145/20, Porsche Inter Auto și Volkswagen, privesc la rândul lor o fereastră termică similară cu cea care face obiectul prezentei întrebări. În concluziile noastre comune în aceste trei cauze [38], pe care le-am prezentat la 23 septembrie 2021, am propus Curții să considere că articolul 3 punctul 10 din Regulamentul nr. 715/2007 coroborat cu articolul 5 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că reprezintă un „dispozitiv de manipulare” un dispozitiv care, în condiții reale de conducere a unui autovehicul, nu asigură pe deplin recircularea gazelor de eșapament decât atunci când temperatura exterioară este situată între 15 și 33 de grade Celsius, iar altitudinea este sub 1 000 de metri, în condițiile în care, în afara acestui interval, într-o marjă de 10 grade Celsius și

[35] În cadrul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere menționează „dispozitive de manipulare”. Cu toate acestea, din moment ce în cauza principală se pune în discuție doar fereastra termică, ne vom referi numai la acest dispozitiv de manipulare.

[36] Hotărârea CLCV, punctul 102.

[37] Hotărârea CLCV, punctul 113.

[38] Concluzii prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758).

peste 1 000 de metri altitudine, pe un parcurs de 250 de metri, rata de recirculare a gazelor de eșapament este redusă în mod linear la 0, cu consecința că emisiile de NOx depășesc valorile-limită stabilite de regulamentul menționat [39]. Aceste considerații pot fi transpuse în prezenta cauză.

80. Prin intermediul celei de a doua întrebări litera a), instanța de trimitere urmărește să afle dacă „necesitatea" unui dispozitiv de manipulare pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului se apreciază în raport cu ceea ce este fezabil din punct de vedere tehnic la data omologării CE de tip pentru vehiculele în cauză.

81. Suntem de acord cu această instanță că, pentru a răspunde la întrebarea respectivă, trebuie să ne plasăm la data omologării CE de tip. Astfel, aceasta privește vehicule noi, care trebuie să respecte actele normative în vigoare la momentul omologării, printre care cele menționate în anexa IV la Directiva 2007/46, care cuprind Regulamentul nr. 715/2007.

82. În ceea ce privește cerințele tehnice referitoare la această omologare, am considerat în Concluziile noastre prezentate în cauzele C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, precum și C-145/20, Porsche Inter Auto și Volkswagen, că Regulamentul nr. 715/2007 nu menționează nicăieri că o anumită tehnologie ar trebui utilizată pentru omologarea CE de tip [40]. Cu alte cuvinte, după cum arată Volkswagen, acest regulament, la fel ca și Directiva 2007/46, este conceput în mod neutru pe plan tehnologic.

83. Am amintit de asemenea că, potrivit considerentului (7) al regulamentului menționat, „[e]ste important ca, la stabilirea normelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru piață și competitivitatea producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață, precum și implicațiile pentru impactul global asupra emisiilor de dioxid de carbon". În consecință, atunci când legiuitorul Uniunii a stabilit valorile-limită la emisiile de poluanți, el a luat deja în considerare interesele producătorilor de autovehicule. Prin urmare, acestora din urmă le revine obligația de a se adapta și de a aplica dispozitive tehnice adecvate pentru respectarea acestor valori-limită, fără ca tehnica utilizată să fie *în mod necesar cea mai bună posibilă sau să fie impusă* [41]. În acest sens, astfel cum subliniază KBA, poate fi suficient să se utilizeze tehnologii moderne medii răspândite pe piață, cu condiția ca acestea să fie conforme cerințelor necesare pentru omologarea CE de tip.

84. Am adăugat că autorizarea unui dispozitiv de manipulare în temeiul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 pentru simplul motiv că, de exemplu, cheltuielile de cercetare sunt ridicate, dispozitivul tehnic implică costuri mari sau operațiunile de mentenanță a vehiculului sunt mai frecvente și mai scumpe pentru utilizator ar face ca regulamentul menționat să devină lipsit de conținut [42].

85. Și în acest caz, considerațiile respective pot fi transpuse în prezenta cauză. În acest sens, suntem de acord cu instanța de trimitere atunci când susține că orice excepție în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 715/2007 ar trebui, în principiu, să fie exclusă

[39] Punctul 104 din aceste concluzii.

[40] Punctul 129 din aceste concluzii.

[41] Concluzii prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758, punctul 129).

[42] Concluzii prezentate în cauzele GSMB Invest, Volkswagen și Porsche Inter Auto și Volkswagen (C-128/20, C-134/20 și C-145/20, EU:C:2021:758, punctul 130).

atunci când, din motive financiare, producătorul proiectează motoarele astfel încât, în condiții normale de funcționare, nu este garantată siguranța pentru motor a unei tehnici eficiente de control al emisiilor și, din acest motiv, tehnica respectivă este în mare parte dezactivată.

86. „Necesitatea” unui dispozitiv de manipulare există numai atunci când nicio soluție nu permite evitarea riscurilor imediate de deteriorare care generează un pericol concret în timpul conducerii vehiculului [43].

87. Pe de altă parte, prin intermediul celei de a doua întrebări litera b), instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă, pe lângă stadiul tehnicii, trebuie să se țină seama de alte împrejurări care pot determina legalitatea unui dispozitiv de manipulare, deși, în lumina exclusiv a stadiului actual al tehnicii, nu s-ar justifica „necesitatea” acestuia în sensul articolului 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007.

88. În această privință, referitor la noțiunea de „necesitate”, din Hotărârea CLCV rezultă că, întrucât articolul 5 alineatul (2) litera (a) constituie o excepție de la interzicerea utilizării dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor, acesta trebuie să facă obiectul unei *interpretări stricte* [44].

89. În aceste condiții, în lipsa unei „necesități” a dispozitivului de manipulare în discuție în speță, după cum arată instanța de trimitere în a doua întrebare litera b) [45], nu există, în opinia noastră, alte împrejurări care pot determina legalitatea unui dispozitiv de manipulare. Astfel, din moment ce celelalte două excepții prevăzute la articolul 5 alineatul (2) literele (b) și (c) din Regulamentul nr. 715/2007 nu sunt aplicabile în cauza principală, acest regulament nu prevede justificări suplimentare pentru autorizarea unui dispozitiv de manipulare.

90. Prin urmare, propunem Curții să răspundă la a doua întrebare că articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că „necesitatea” unui dispozitiv de manipulare pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului nu se apreciază în raport cu stadiul tehnicii existent la data omologării CE de tip și că nu este necesar să se țină seama de alte împrejurări decât „necesitatea” respectivă pentru examinarea legalității unui dispozitiv de manipulare.

V. Concluzie

91. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunalul Administrativ din Schleswig-Holstein, Germania) după cum urmează:

1) Articolul 9 alineatul (3) din Convenția privind accesul la informații, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu, semnată la Aarhus la 25 iunie 1998 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2005/370/CE a Consiliului din 17 februarie 2005, coroborat cu articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene trebuie interpretat în sensul că o asociație de protecție a mediului autorizată, care are capacitatea de a sta în judecată în temeiul dreptului național, trebuie să poată contesta în fața unei instanțe naționale o decizie administrativă de acordare a

[43] A se vedea în acest sens Hotărârea CLCV, punctul 114.

[44] Hotărârea CLCV, punctul 112.

[45] Este vorba despre o apreciere de fapt pe care instanța de trimitere trebuie să o efectueze.

unei omologări CE de tip pentru vehicule care poate fi contrară articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, dispoziție care interzice, cu anumite excepții, utilizarea unor dispozitive de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control al emisiilor.

2) Articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 715/2007 trebuie interpretat în sensul că „necesitatea” unui dispozitiv de manipulare pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului nu se apreciază în raport cu stadiul tehnicii existent la data omologării CE de tip și că nu este necesar să se țină seama de alte împrejurări decât „necesitatea” respectivă pentru examinarea legalității unui dispozitiv de manipulare.