Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
ATHANASIOS RANTOS
prednesené 3. marca 2022 [1]

Vec C-873/19

Deutsche Umwelthilfe eV
proti
Bundesrepublik Deutschland,
za účasti:
Volkswagen AG

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Správny súd spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Životné prostredie – Aarhuský dohovor – Prístup k spravodlivosti – Článok 9 ods. 3 – Charta základných práv Európskej únie – Článok 47 prvý odsek – Právo na účinnú súdnu ochranu – Uznané združenie na ochranu životného prostredia – Aktívna legitimácia na napadnutie typového schválenia ES udeleného vozidlám na vnútroštátnom súde – Nariadenie (ES) č. 715/2007 – Typové schválenie motorových vozidiel – Článok 5 ods. 2 – Dieselový motor – Zníženie emisií oxidov dusíka obmedzené ‚teplotným intervalom' – Rušiace zariadenie – Povolenie na takéto zariadenie, ak je jeho potreba opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla – Stav vývoja technológie"

I. Úvod

1. Vo veci samej vnútroštátny orgán pre typové schvaľovanie ES rozhodol, že pre vozidlá vyrábané výrobcom automobilov Volkswagen AG a vybavené dieselovým motorom generácie Euro 5 sa povoľuje softvér zabudovaný do riadiacej jednotky motora, ktorý pri určitých vonkajších teplotných podmienkach znižuje recirkuláciu výfukových plynov, čo má za následok zvýšenie emisií oxidov dusíka (NOx).

2. Deutsche Umwelthilfe eV, uznané združenie na ochranu životného prostredia, podalo proti tomuto rozhodnutiu žalobu na Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Správny súd spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko, Nemecko), v ktorej tvrdilo, že tento softvér predstavuje nezákonné „rušiace zariadenie" v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 [2].

[1] Jazyk prednesu: francúzština.

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 2007, s. 1), zmenené nariadením Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 (Ú. v. EÚ L 199, 2008, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 715/2007").

3. Podľa vnútroštátneho súdu Deutsche Umwelthilfe nemá v rámci vnútroštátneho práva aktívnu legitimáciu na napadnutie uvedeného rozhodnutia. Tento súd sa preto pýta Súdneho dvora po prvé, či článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru [3] v spojení s článkom 47 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“) vyžaduje, aby takéto združenie bolo oprávnené napadnúť na vnútroštátnych súdoch správne rozhodnutie o udelení typového schválenia ES vozidiel podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007.

4. V prípade kladnej odpovede sa vnútroštátny súd po druhé pýta, či sa „potreba“ rušiaceho zariadenia v zmysle uvedeného článku 5 ods. 2 posudzuje podľa stavu vývoja technológie v čase typového schválenia ES dotknutých vozidiel a či sa majú zohľadniť iné okolnosti, ktoré môžu viesť k prípustnosti takéhoto rušiaceho zariadenia.

II. Právny rámec

A. Medzinárodné právo

5. Článok 1 Aarhuského dohovoru, nazvaný „Cieľ“, stanovuje:

„Každá Strana bude zaručovať práva na prístup k informáciám, účasť verejnosti na rozhodovacom procese a prístup k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia v súlade s ustanoveniami tohto dohovoru, s cieľom prispieť k ochrane práva každého človeka, príslušníka tejto i budúcich generácií, žiť v životnom prostredí, ktoré je postačujúce pre zachovanie jeho zdravia a dosiahnutie blahobytu.“

6. Článok 2 tohto dohovoru, nazvaný „Definície“, v odsekoch 4 a 5 stanovuje:

„4. ‚Verejnosť‘ znamená jednu alebo viac fyzických osôb alebo právnických osôb a v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo praxou ich združenia, organizácie alebo skupiny.

5. ‚Zainteresovaná [dotknutá – *neoficiálny preklad*] verejnosť‘ znamená verejnosť, ktorá je alebo by mohla byť ovplyvnená rozhodovacím procesom týkajúcim sa životného prostredia, alebo sa o tento proces zaujíma; pre potreby tejto definície sa mimovládne organizácie podnecujúce k ochrane životného prostredia a spĺňajúce všetky požiadavky vnútroštátneho práva považujú za zaujímajúce sa o rozhodovací proces.“

7. Článok 9 uvedeného dohovoru, nazvaný „Prístup k spravodlivosti“, v odsekoch 2 a 3 uvádza:

„2. Každá strana, v rámci svojho vnútroštátneho práva, zabezpečí, aby členovia zainteresovanej [dotknutej – *neoficiálny preklad*] verejnosti

a) majúci dostatočný záuje[m] alebo, alternatívne,

[3] Dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia, podpísaný v Aarhuse (Dánsko) 25. júna 1998 a schválený v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 2005/370/ES zo 17. februára 2005 (Ú. v. EÚ L 124, 2005, s. 1, ďalej len „Aarhuský dohovor“).

b) ak pretrváva porušovanie ich práva [namietajúci porušovanie práva – *neoficiálny preklad*] v prípadoch, kde to právne predpisy strany upravujúce správne konanie požadujú ako predbežnú podmienku, mali prístup k procesu preskúmania pred súdom a/alebo iným nezávislým a nestranným orgánom ustanoveným na základe zákona s cieľom napadnúť vecnú a procesnú zákonnosť akéhokoľvek rozhodnutia, úkonu alebo opomenutia, podliehajúc článku 6 a v prípadoch stanovených vnútroštátnym právom a bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 3, a iným relevantným ustanoveniam tohto dohovoru.

O tom, čo predstavuje dostatočný záujem a porušovanie práva, bude rozhodnuté v súlade s požiadavkami vnútroštátneho práva a v súlade s cieľom dať zainteresovanej [dotknutej – *neoficiálny preklad*] verejnosti široký prístup k spravodlivosti v rámci rozsahu pôsobnosti tohto dohovoru. Na tento účel sa záujem akejkoľvek mimovládnej organizácie, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v článku 2 ods. 5, považuje za dostatočný na účely písmena a). Tieto organizácie budú považované za také, ktorých práva môžu byť porušené na účely písmena b).

…

3. Navyše, bez toho, aby boli dotknuté procesy preskúmania uvedené v odsekoch 1 a 2, každá strana zabezpečí, ak sú splnené podmienky uvedené v jej vnútroštátnom práve, ak sú nejaké, aby členovia verejnosti mali prístup k správnemu alebo súdnemu konaniu umožňujúcemu napadnutie úkonov a opomenutí súkromných osôb a orgánov verejnej moci, ktoré sú v rozpore s jej vnútroštátnym právom v oblasti životného prostredia.“

B. Právo Únie

1. Nariadenie (ES) č. 1367/2006

8. Článok 1 nariadenia (ES) č. 1367/2006 [4], nazvaný „Cieľ“, v odseku 1 stanovuje:

„Cieľom tohto nariadenia je prispievať k vykonávaniu záväzkov vyplývajúcich z dohovoru EHK OSN o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia, ďalej len ‚Aarhuský dohovor‘, stanovovaním pravidiel na uplatňovanie ustanovení dohovoru na inštitúcie a orgány Spoločenstva, najmä:

…

d) zaručením prístupu k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia na úrovni Spoločenstva za podmienok stanovených týmto nariadením.“

9. Článok 2 tohto nariadenia, nazvaný „Vymedzenie pojmov“, v odseku 1 písm. f) stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

[4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady zo 6. septembra 2006 o uplatňovaní ustanovení Aarhuského dohovoru o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia na inštitúcie a orgány Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 264, 2006, s. 13).

f) ‚právo životného prostredia' sú právne predpisy Spoločenstva, ktoré bez ohľadu na svoj právny základ prispievajú k dosahovaniu cieľov environmentálnej politiky Spoločenstva, ako je stanovené v zmluve: zachovanie, ochrana a zvyšovanie kvality životného prostredia, ochrana zdravia ľudí, šetrné a racionálne využívanie prírodných zdrojov a presadzovanie opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia."

2. Nariadenie č. 715/2007

10. Odôvodnenia 1, 6 a 7 nariadenia č. 715/2007 uvádzajú:

„(1) … Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa… mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia.

…

(6) Je najmä potrebné výrazne znížiť emisie oxidu dusíka z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia. …

(7) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy, pokiaľ ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia a znižovanie zdravotných nákladov a zvyšovanie priemernej dĺžky života, ako aj dôsledky na celkový vplyv na emisie CO2."

11. Článok 1 tohto nariadenia, nazvaný „Predmet úpravy", v odseku 1 stanovuje:

„Toto nariadenie zavádza spoločné technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel (ďalej len ‚vozidlá') a náhradných dielov, ako sú náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania, s ohľadom na emisie."

12. Článok 3 uvedeného nariadenia, nazvaný „Vymedzenie pojmov", v bode 10 stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

…

10. ‚rušiace zariadenie' je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií, ktorá [pričom – *neoficiálny preklad*] znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla."

13. Článok 5 tohto nariadenia, nazvaný „Požiadavky a skúšky", v odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Výrobca vybaví vozidlá tak, aby komponenty, ktoré by mohli mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, konštruované a namontované tak, aby vozidlo pri bežnom používaní bolo v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, sa zakazuje. Zákaz sa nevzťahuje na nasledujúce prípady:

a) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla;

b) zariadenie funguje len pri spustení motora,

alebo

c) podmienky sú zväčša zahrnuté v skúšobných postupoch na overenie emisií z odparovania a priemerných výfukových emisií."

14. Príloha I nariadenia č. 715/2007, nazvaná „Emisné limity", stanovuje limitné hodnoty emisií Nox okrem iného aj pre vozidlá generácie Euro 5, ktoré sú uvedené v tabuľke 1.

3. Smernica 2007/46/ES

15. Smernica 2007/46/ES[5] bola zrušená nariadením (EÚ) 2018/858[6] s účinnosťou od 1. septembra 2020 podľa článku 88 tohto nariadenia. Vzhľadom na dátum predmetných skutkových okolností sa však táto smernica uplatňuje na spor vo veci samej.

16. Článok 1 tejto smernice, nazvaný „Predmet úpravy", stanovoval:

„Táto smernica ustanovuje zosúladený rámec, ktorý obsahuje správne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schválenie všetkých nových vozidiel, ktoré patria do jej rozsahu pôsobnosti, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá na účely uľahčenia ich evidencie, predaja a uvedenia do prevádzky v premávke v rámci Spoločenstva.

…

Osobitné technické požiadavky týkajúce sa konštrukcie a fungovania vozidiel sa pri uplatňovaní tejto smernice ustanovia v regulačných aktoch, ktorých úplný zoznam je uvedený v prílohe IV."

17. Článok 3 uvedenej smernice, nazvaný „Vymedzenie pojmov", v bode 5 stanovoval:

„Na účely tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV, pokiaľ v nich nie je uvedené inak:

…

[5] Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 2007, s. 1), zmenená nariadením Komisie (EÚ) č. 214/2014 z 25. februára 2014 (Ú. v. EÚ L 69, 2014, s. 3) (ďalej len „smernica 2007/46").

[6] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 2018, s. 1).

5. ‚typové schválenie ES' znamená postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV alebo XI."

18. Príloha IV tejto smernice, nazvaná „Požiadavky na účely typového schválenia ES vozidiel", v časti I, nazvanej „Regulačné akty pre typové schválenie ES vozidiel vyrábaných v neobmedzených sériách", uvádzala odkaz na nariadenie č. 715/2007, pokiaľ ide o „emisie (Euro 5 a 6) z ľahkých úžitkových vozidiel/prístup k informáciám".

C. Nemecké právo

19. Ustanovenie § 42 Verwaltungsgerichtsordnung (Správny súdny poriadok)[7] v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „VwGO") stanovuje:

„1. Žalobou sa možno domáhať zrušenia správneho aktu (žaloba o zrušenie), ako aj uloženia povinnosti prijať správny akt, ktorý bol odmietnutý alebo nebol vydaný (žaloba o uloženie povinnosti).

2. Pokiaľ zákon nestanovuje inak, žaloba je prípustná len vtedy, ak žalobca tvrdí, že jeho práva boli porušené predmetným správnym aktom alebo jeho odmietnutím či nevydaním."

20. Podľa § 113 ods. 1 VwGO:

„Pokiaľ je správny akt protiprávny a boli tým porušené práva žalobcu, súd tento správny akt a prípadné rozhodnutie o námietke zruší. …"

21. Ustanovenie § 1 ods. 1 Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG – Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz) [zákon o doplňujúcich predpisoch o opravných prostriedkoch v záležitostiach životného prostredia podľa smernice 2003/35/ES[8] (zákon o opravných prostriedkoch v záležitostiach životného prostredia)][9] v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „UmwRG") stanovuje:

„Tento zákon sa vzťahuje na opravné prostriedky proti týmto rozhodnutiam:

…

(5) správne akty alebo verejnoprávne zmluvy, ktorými sa povoľujú projekty iné ako tie uvedené v bodoch 1 až 2b, na základe ustanovení spolkového práva alebo krajinského práva týkajúcich sa životného prostredia alebo priamo uplatniteľných aktov práva Únie a

7 BGBl. 1991 I, s. 686.

8 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. mája 2003, ktorou sa ustanovuje účasť verejnosti pri navrhovaní určitých plánov a programov týkajúcich sa životného prostredia, a ktorou sa menia a dopĺňajú s ohľadom na účasť verejnosti a prístup k spravodlivosti, smernice Rady 85/337/EHS a 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 156, 2003, s. 17; Mim. vyd. 15/007, s. 466).

9 BGBl. 2017 I, s. 3290.

(6) správne akty týkajúce sa opatrení dohľadu alebo kontroly prijatých na účely implementácie alebo výkonu rozhodnutí uvedených v bodoch 1 až 5, ktorých cieľom je zabezpečiť dodržiavanie ustanovení spolkového práva alebo krajinského práva týkajúcich sa životného prostredia alebo priamo uplatniteľných aktov práva Únie.

Tento zákon sa uplatňuje aj vtedy, ak v rozpore s platnými ustanoveniami nebolo prijaté rozhodnutie uvedené v prvej vete. …

…

Prvá a druhá veta sa neuplatnia, ak bolo rozhodnutie v zmysle tohto odseku prijaté v dôsledku rozhodnutia správnych súdov, ktoré rozhodujú o spore.“

22. Ustanovenie § 2 ods. 1 UmwRG znie takto:

„Domáce alebo zahraničné združenie uznané podľa § 3 môže bez toho, aby namietalo porušenie svojich vlastných práv, podať v súlade s VwGO opravné prostriedky proti rozhodnutiu podľa § 1 ods. 1 prvej vety alebo proti jeho nevydaniu v prípade, že združenie

(1) tvrdí, že rozhodnutie podľa § 1 ods. 1 prvej vety alebo jeho nevydanie je v rozpore s právnymi predpismi, ktoré môžu byť dôležité pre toto rozhodnutie;

(2) tvrdí, že rozhodnutie podľa § 1 ods. 1 prvej vety alebo jeho nevydanie sa ho dotýka v rozsahu pôsobnosti určenom stanovami týkajúcom sa podpory cieľov ochrany životného prostredia a

(3) pokiaľ ide o konanie podľa

a) § 1 ods. 1 prvej vety bodov 1 až 2b, bolo oprávnené zúčastniť sa na konaní,

b) §1 ods. 1 prvej vety bodu 4, bolo oprávnené zúčastniť sa na konaní a vyjadrilo sa v ňom k veci samej v súlade s platnými právnymi predpismi alebo mu v rozpore s platnými právnymi predpismi nebolo umožnené vyjadriť sa.

V prípade opravných prostriedkov proti rozhodnutiu podľa § 1 ods. 1 prvej vety bodov 2a až 6 alebo proti jeho nevydaniu sa združenie musí okrem toho odvolávať na porušenie ustanovení týkajúcich sa životného prostredia.“

23. Podľa § 25 ods. 2 Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzehmigungsverordnung) [nariadenie o typovom schvaľovaní ES motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (nariadenie o schvaľovaní ES motorových vozidiel)[10] v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „EG-FGV“)]:

„1. Ak Kraftfahrt-Bundesamt [Spolkový úrad pre motorovú dopravu (Nemecko) (ďalej len ‚KBA‘)] zistí, že vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky nie sú v zhode s platným typovým schválením, môže prijať potrebné opatrenia podľa tej zo smerníc

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

[2007/46], 2002/24/ES[11] a 2003/37/ES[12], ktorá je uplatniteľná na daný typ, aby sa zabezpečila zhoda výroby s typovým schválením.

2. Na odstránenie vzniknutých nedostatkov a na zabezpečenie zhody vozidiel, ktoré už boli uvedené do prevádzky, komponentov alebo samostatných technických jednotiek môže Spolkový úrad pre motorovú dopravu dodatočne prijať doplňujúce ustanovenia.“

III. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie na Súdnom dvore

24. Spoločnosť Volkswagen vyrábala okrem iného motorové vozidlá modelu VW Golf Plus TDI, ktoré boli vybavené dieselovým motorom typu EA 185 generácie Euro 5 so zdvihovým objemom 2 litre (ďalej len „dotknuté vozidlá“). Tieto vozidlá sú vybavené ventilom na recirkuláciu výfukových plynov.

25. Dotknuté vozidlá pôvodne obsahovali softvér integrovaný do riadiacej jednotky motora, zahŕňajúci „režim 0“ a „režim 1“ (ďalej len „prepínacia logika“). Režim 1 sa používal pri homologizačnom teste týkajúcom sa emisií znečisťujúcich látok, nazývanom „New European Driving Cycle“ (NEDC), ktorý sa vykonáva v laboratóriu. Pri neexistencii podmienok špecifických pre tento homologizačný test sa uplatňoval „režim 0“ a v tomto prípade sa miera recirkulácie výfukových plynov znížila. V skutočnej prevádzke boli tieto vozidlá takmer výlučne v „režime 0“, čo malo za následok, že nespĺňali limitné hodnoty NOx stanovené nariadením č. 715/2007. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že prepínacia logika predstavovala nezákonné rušiace zariadenie v zmysle článku 5 ods. 1 a 2 tohto nariadenia. Volkswagen v rámci postupu typového schvaľovania ES dotknutých vozidiel neoznámila KBA existenciu tejto prepínacej logiky.

26. KBA prijal 15. októbra 2015 na základe § 25 ods. 2 EG-FGV rozhodnutie, ktorým nariadil spoločnosti Volkswagen najmä zabezpečiť, aby motory typu EA 189 generácie Euro 5 boli v súlade s platnou vnútroštátnou právnou úpravou a právnou úpravou Únie. KBA spresnil, že riešenia mu musia byť pred ich uvedením do praxe predložené na schválenie.

27. V tomto kontexte Volkswagen aktualizovala softvér integrovaný do riadiacej jednotky motora namontovanej v dotknutých vozidlách (ďalej len „predmetný softvér“). Tento softvér vytvoril teplotný interval, podľa ktorého miera recirkulácie výfukových plynov, t. j. množstvo výfukových plynov presmerovaných do motora, je 0 % pri vonkajšej teplote nižšej ako – 9 stupňov Celzia, 85 % pri vonkajšej teplote od – 9 do 11 stupňov Celzia, pričom pri teplote nad 11 stupňov Celzia sa zvyšuje a 100 % dosahuje pri vonkajšej teplote od 15 stupňov Celzia (ďalej len „teplotný interval“).

28. Rozhodnutím z 20. júna 2016 (ďalej len „sporné rozhodnutie“) KBA udelil povolenie na predmetný softvér. V tejto súvislosti poukázal najmä na neexistenciu nezákonných rušiacich zariadení v zmysle nariadenia č. 715/2007, pričom sa domnieval, že existujúce rušiace zariadenia sú prípustné.

11 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, 2002, s. 1; Mim. vyd. 13/029, s. 399).

12 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS (Ú. v. EÚ L 171, 2003, s. 1; Mim. vyd. 13/031, s. 311).

29. Dňa 15. novembra 2016 Deutsche Umwelthilfe, združenie oprávnené byť účastníkom súdneho konania podľa § 3 UmwRG, podalo proti spornému rozhodnutiu správny opravný prostriedok, o ktorom nebolo ku dňu podania tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania ešte rozhodnuté.

30. Dňa 24. apríla 2018 toto združenie podalo na Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Správny súd spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko), vnútroštátny súd, žalobu o neplatnosť sporného rozhodnutia. Tvrdilo, že predmetný softvér vytvára rušiace zariadenie, ktoré treba považovať za nezákonné v zmysle článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, keďže toto zariadenie sa aktivuje pri dosiahnutí priemerných teplôt v Nemecku, ktoré v roku 2018 zodpovedali hodnote približne 10,4 stupňa Celzia. Podľa uvedeného združenia výrobcovia automobilov majú v zásade možnosť navrhovať motory, ktoré z technických dôvodov nevyžadujú zníženie výkonnosti systémov regulácie emisií NOx pri priemerných teplotách, teda za podmienok bežnej prevádzky vozidla.

31. Bundesrepublik Deutschland (Spolková republika Nemecko) namietala, že Deutsche Umwelthilfe nemá aktívnu legitimáciu na napadnutie sporného rozhodnutia, a preto je jeho žaloba neprípustná.

32. Podľa vnútroštátneho súdu Deutsche Umwelthilfe nemá v prejednávanej veci aktívnu legitimáciu podľa § 42 ods. 2 VwGO, ktorý uvádza, že pokiaľ zákon nestanovuje inak, žaloba je prípustná len vtedy, ak žalobca tvrdí, že predmetným správnym aktom boli porušené jeho práva. Neexistuje totiž ustanovenie zákona, ktoré by tomuto združeniu mohlo v rozpore so systémom individuálnych opravných prostriedkov, na ktorom je toto ustanovenie založené, výnimočne priznať aktívnu legitimáciu.

33. Predovšetkým spor vo veci samej nepatrí do pôsobnosti UmwRG, ako je vymedzená v § 1 ods. 1 tohto zákona. Spomedzi rozhodnutí, proti ktorým môže organizácia na ochranu životného prostredia podať opravný prostriedok, prichádza v prejednávanej veci do úvahy len jediná kategória, a to kategória uvedená v § 1 ods. 1 prvom pododseku bode 5 UmwRG, podľa ktorého sa tento zákon vzťahuje na opravné prostriedky proti správnym aktom alebo verejnoprávnym zmluvám, ktorými sa povoľujú projekty iné ako tie uvedené v bodoch 1 až 2b uvedeného § 1 ods. 1, na základe ustanovení spolkového práva alebo krajinského práva týkajúcich sa životného prostredia alebo priamo uplatniteľných aktov práva Únie. Vnútroštátny súd sa v tejto súvislosti domnieva, že článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 súvisí so životným prostredím a nepredstavuje len technický predpis na reguláciu vnútorného trhu, ako to vyplýva z odôvodnení 1, 4 a 7 tohto nariadenia.

34. Ustanovenie § 1 ods. 1 prvého pododseku bodu 5 UmwRG sa však týka len správnych aktov, ktorými sa povoľujú „projekty“. Pojem „projekt“ v zmysle tohto ustanovenia bol prijatý v súvislosti so smernicou 85/337/EHS [13], ktorá vo svojom článku 1 ods. 2 definuje „projekt“ slovami „realizácia stavieb alebo iných zariadení, alebo plánov“ (prvá zarážka) a „iné zásahy do prírodného prostredia a krajiny, vrátane ťažby nerastných surovín“ (druhá zarážka). V tomto kontexte sa vnútroštátna právna úprava týka výlučne pevných zariadení alebo opatrení predstavujúcich priamy zásah. Typové schválenie ES vozidiel, rovnako ako zmena typového schválenia ES, ktorá

[13] Smernica Rady z 27. júna 1985 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. ES L 175, 1985, s. 40; Mim. vyd. 15/001, s. 248). Táto smernica bola zrušená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. EÚ L 26, 2012, s. 1).

je predmetom sporného rozhodnutia, sa však týkajú „povolenia“ na výrobok a nepredstavujú „projekt“ v zmysle vnútroštátneho práva, keďže sa netýkajú pevného zariadenia a nepredstavujú nijaký priamy zásah do prírodného prostredia alebo krajiny.

35. Okrem toho podľa vnútroštátneho súdu by ani extenzívny výklad pojmu „projekt“ v zmysle § 1 ods. 1 prvého pododseku bodu 5 UmwRG neumožnil dospieť k inému záveru. Je pravda, že Súdny dvor uviedol, že prináleží vnútroštátnemu súdu, aby s cieľom zabezpečiť účinnú súdnu ochranu v oblastiach, ktoré patria do práva Únie týkajúceho sa životného prostredia, poskytol taký výklad vnútroštátneho práva, ktorý bude v čo najväčšej možnej miere v súlade s cieľmi stanovenými v článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru.[14] Vzhľadom na jasnú definíciu pojmu „projekt“ vo vnútroštátnom práve však vnútroštátny súd nemôže v prejednávanej veci rozšíriť tento pojem na povolenie na aktualizáciu predmetného softvéru s cieľom zosúladiť dotknuté vozidlá s platnou vnútroštátnou právnou úpravou.

36. Okrem toho nie je možné analogicky uplatniť ustanovenia UmwRG na základe neúmyselnej medzery vo vnútroštátnej právnej úprave, t. j. ak zákonodarca neidentifikoval predmetný záujem alebo ho nemohol identifikovať z dôvodu neskoršej zmeny okolností. V priebehu legislatívneho procesu, ktorý viedol k zmene UmwRG prijatej v roku 2017, ktorého cieľom bolo najmä prispôsobiť tento zákon požiadavkám medzinárodného práva verejného vyplývajúcim z článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru a zohľadniť rozsudok z 8. marca 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125), bola totiž otázka uplatnenia pojmu „projekt“ v zmysle § 1 ods. 1 prvého pododseku bodu 5 tohto zákona na povolenia na výrobky identifikovaná a prediskutovaná. V tejto súvislosti bolo výslovne uvedené, že tento zákon sa netýka oblasti výrobkov vrátane vozidiel. Okrem toho v dôvodovej správe k tomuto zákonu sa výslovne uvádza, že vnútroštátny zákonodarca upustil od prebratia článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru do všeobecného ustanovenia s odôvodnením, že by to bolo zdrojom právnej neistoty a veľkých ťažkostí pri vymedzení.

37. Deutsche Umwelthilfe sa nemôže dovolávať ani aktívnej legitimácie, ktorá vyplýva priamo z článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru. Keďže totiž toto ustanovenie samo osebe nemá v práve Únie priamy účinok, ako sa uvádza v rozsudku z 20. decembra 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, ďalej len „rozsudok Protect“, EU:C:2017:987, bod 45), nepredstavuje legislatívne ustanovenie v zmysle § 42 ods. 2 prvej vety VwGO.

38. Vnútroštátny súd dodáva, že Deutsche Umwelthilfe nemá ani aktívnu legitimáciu na podanie žaloby proti spornému rozhodnutiu na základe § 42 ods. 2 druhej časti vety VwGO, podľa ktorého žalobca musí tvrdiť, že predmetným správnym aktom boli porušené jeho práva. Systém individuálnych opravných prostriedkov stanovený vo VwGO je totiž založený na subjektívnych právach. Nezdá sa pritom, že by sa spor vo veci samej týkal subjektívneho práva fyzickej osoby, ktoré bolo porušené. Porušenie zákazu používania rušiacich zariadení stanoveného v článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, ktorý jediný môže byť v tejto súvislosti relevantný v prejednávanej veci, nepriznáva subjektívne právo fyzickej osobe, keďže cieľom tohto ustanovenia nie je chrániť okruh osôb, ktorý je rozhodujúcim spôsobom vymedzený v rámci spoločenstva.

39. Výsledok konania vo veci samej preto podľa vnútroštátneho súdu závisí od toho, či sa Deutsche Umwelthilfe môže odvolávať na aktívnu legitimáciu, ktorá vyplýva priamo z práva Únie. S prihliadnutím na rozsudok Protect môže táto aktívna legitimácia vyplývať z ustanovení článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty. Tento súd

[14] Rozsudok z 8. marca 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125, bod 50).

v tejto súvislosti zdôrazňuje, že prejednávaná vec nepatrí do pôsobnosti článku 9 ods. 2 tohto dohovoru, keďže jednak sporné rozhodnutie nie je rozhodnutím, ktoré sa spravuje článkom 6 uvedeného dohovoru, a jednak neexistuje ustanovenie vnútroštátneho práva v zmysle článku 9 ods. 2 prvej vety tohto dohovoru zakladajúce uplatniteľnosť iných ustanovení tohto dohovoru.

40. Vnútroštátny súd uvádza, že pokiaľ ide o dôsledky rozsudku Protect na vnútroštátne procesné právo, vnútroštátne súdy vydali rozdielne rozhodnutia, čo v ňom vyvoláva pochybnosti o tom, že právo Únie umožňuje uznanému združeniu na ochranu životného prostredia nad rámec možností opravných prostriedkov už upravených v UmwRG napadnúť správne povolenie na typ výrobku dotknuté v prejednávanej veci, ak je predmetom činnosti tohto združenia zabezpečiť dodržiavanie ustanovení práva Únie v oblasti životného prostredia, ktoré nezakladajú žiadne subjektívne práva.

41. Pre prípad, že by Súdny dvor dospel k záveru, že združenie na ochranu životného prostredia má aktívnu legitimáciu na napadnutie typového schválenia ES vozidiel, vnútroštátny súd sa domnieva, že zákonnosť sporného rozhodnutia závisí rozhodujúcim spôsobom od výkladu článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, najmä pokiaľ ide o pojem „potreba“ rušiaceho zariadenia. Tento súd sa pýta, či výrobcovia automobilov musia na účely zistenia, či je rušiace zariadenie skutočne potrebné z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla, zohľadniť aktuálny stav vývoja technológie.

42. Za týchto okolností Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Správny súd spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 9 ods. 3 [Aarhuského dohovoru] v spojení s článkom 47 [Charty] vykladať v tom zmysle, že združenia na ochranu životného prostredia v zásade musia mať možnosť napadnúť na súde správne rozhodnutie, ktorým sa povoľuje – prípadne v rozpore s článkom 5 ods. 2 nariadenia [č. 715/2007] – výroba osobných motorových vozidiel s dieselovým motorom vybavených rušiacimi zariadeniami?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:

   a) Má sa článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že potreba rušiaceho zariadenia z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla sa v zásade posudzuje podľa aktuálneho stavu vývoja technológie v zmysle technických možností v čase typového schválenia ES?

   b) Majú sa popri stave vývoja technológie zohľadniť iné okolnosti, ktoré môžu viesť k prípustnosti rušiaceho zariadenia, aj keď s ohľadom len na stav vývoja technológie v rozhodujúcom čase neexistuje ‚potreba‘ takéhoto zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 bodu a) nariadenia č. 715/2007?“

43. Písomné pripomienky predložili Deutsche Umwelthilfe, KBA, Volkswagen a Európska komisia. Tí istí účastníci konania a dotknuté osoby tiež písomne odpovedali na otázky položené Súdnym dvorom.

IV. Analýza

A. O prvej prejudiciálnej otázke

44. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty vykladať v tom zmysle, že uznané združenie na ochranu životného prostredia, ktoré je podľa vnútroštátneho práva oprávnené byť účastníkom súdneho konania, musí mať možnosť napadnúť na vnútroštátnom súde správne rozhodnutie o udelení typového schválenia ES vozidiel, ktoré by mohlo byť v rozpore s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 ako ustanovením, ktoré s určitými výnimkami zakazuje používanie rušiacich zariadení znižujúcich účinnosť systémov regulácie emisií.

45. Podľa článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru bez toho, aby boli dotknuté procesy preskúmania uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku, každá strana zabezpečí, aby mali členovia verejnosti spĺňajúci prípadné kritériá stanovené vnútroštátnym právom možnosť začať správne alebo súdne konanie umožňujúce napadnutie úkonov a opomenutí súkromných osôb alebo verejných orgánov, ktoré sú v rozpore s ustanoveniami vnútroštátneho práva v oblasti životného prostredia.

46. Na účely odpovede na túto otázku preskúmam pôsobnosť článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru a potom dosah tohto ustanovenia v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty.

1. O pôsobnosti článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru

47. Na úvod je potrebné uviesť, že spor vo veci samej sa týka možnosti *začať súdne konanie na účely napadnutia aktu orgánu verejnej moci*, a to konkrétne typového schválenia ES vozidiel. Tieto podmienky uvedené v článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru sú preto splnené. Ostatné podmienky sa týkajú vecnej a osobnej pôsobnosti tohto ustanovenia, ktorými sa budem zaoberať postupne.

48. Pokiaľ ide o vecnú pôsobnosť, článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru vyžaduje, aby bol dotknutý akt v rozpore s „vnútroštátnym právom v oblasti životného prostredia“. V prejednávanej veci je aktom, na ktorý sa Deutsche Umwelthilfe odvoláva, nariadenie č. 715/2007 a osobitne jeho článok 5 ods. 2 Je teda potrebné overiť, či toto ustanovenie patrí do pôsobnosti „vnútroštátneho práva v oblasti životného prostredia“.

49. V tejto súvislosti po prvé na rozdiel od tvrdenia KBA súhlasím s názorom vnútroštátneho súdu, že toto nariadenie patrí do pôsobnosti práva životného prostredia, a teda ho nemožno považovať len za technický predpis na reguláciu vnútorného trhu. Domnievam sa totiž, že táto otázka bola vyriešená rozsudkom zo 17. decembra 2020, CLCV a i. (Rušiace zariadenie na dieselovom motore) (C-693/18, ďalej len „rozsudok CLCV“, EU:C:2020:1040, bod 113), ktorý vyhlásil, že cieľom sledovaným nariadením č. 715/2007 je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany životného prostredia a zlepšenie kvality ovzdušia v rámci Únie.

50. KBA tiež zdôrazňuje, že toto nariadenie je založené na článku 95 ES (teraz článok 114 ZFEÚ), ktorý sa týka opatrení na aproximáciu ustanovení zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov, ktoré smerujú k vytváraniu a fungovaniu vnútorného trhu. Odsek 3 uvedeného článku 95 však stanovuje, že Komisia vo svojich návrhoch, ktoré sa týkajú zdravia, bezpečnosti, *ochrany životného prostredia* a ochrany spotrebiteľa, berie za základ vysokú úroveň

takejto ochrany, prihliadajúc najmä na vývoj vychádzajúci z nových vedeckých poznatkov. Skutočnosť, že uvedené nariadenie nie je založené na osobitnom právnom základe pre životné prostredie, konkrétne na článku 175 ES, preto nemôže vylúčiť súvislosť tohto nariadenia s právom životného prostredia.

51. V každom prípade článok 2 ods. 1 písm. f) nariadenia č. 1367/2006 definuje „právo životného prostredia“ ako „právne predpisy Spoločenstva, ktoré *bez ohľadu na svoj právny základ* prispievajú k dosahovaniu cieľov environmentálnej politiky Spoločenstva, ako je stanovené v zmluve: *zachovanie, ochrana a zvyšovanie kvality životného prostredia*, ochrana zdravia ľudí, šetrné a racionálne využívanie prírodných zdrojov a presadzovanie opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia“ [15]. Nariadenie č. 715/2007 je pritom práve takýmto právnym predpisom.

52. Pokiaľ ide konkrétne o článok 5 ods. 2 tohto nariadenia, toto ustanovenie sa týka „rušiacich zariadení“ v zmysle článku 3 ods. 10 uvedeného nariadenia. Hoci má uvedené ustanovenie technickú povahu, je súčasťou tohto nariadenia a jeho cieľom je znížiť emisie plynných znečisťujúcich látok, čím prispieva k ochrane životného prostredia. Vo všeobecnosti, ako uviedlo Deutsche Umwelthilfe, nie je možné v zásade oddeliť právo životného prostredia a technické predpisy, keďže ustanovenie v prospech životného prostredia má často technickú povahu. V tejto súvislosti podotýkam, že odôvodnenie 1 nariadenia č. 715/2007 uvádza, že „technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vzhľadom na emisie by sa preto mali harmonizovať s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia“. Toto odôvodnenie tak výslovne vytvára súvislosť medzi technickými predpismi týkajúcimi sa typového schválenia ES a ochranou životného prostredia.

53. Po druhé ustanovenie práva Únie, na ktoré sa odvoláva Deutsche Umwelthilfe, konkrétne článok 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, je priamo uplatniteľné v členských štátoch a musí sa považovať za súčasť *vnútroštátneho* práva v oblasti životného prostredia. [16]

54. Pokiaľ ide o osobnú pôsobnosť článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru, toto ustanovenie uvádza, že „ak sú splnené podmienky uvedené [vo] vnútroštátnom práve, ak sú nejaké… členovia verejnosti“ majú práva stanovené v uvedenom ustanovení. V tejto súvislosti z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že Deutsche Umwelthilfe je uznaným združením na ochranu životného prostredia, ktoré je oprávnené byť účastníkom súdneho konania v súlade s § 3 UmwRG a ktorého cieľom je podľa jeho stanov prispievať k ochrane prírody a životného prostredia, ako aj k ochrane spotrebiteľov v oblasti životného prostredia a zdravia, a to najmä poskytovaním informácií a poradenstva spotrebiteľom. Toto združenie teda spĺňa podmienky na to, aby v prospech ochrany životného prostredia mohlo byť účastníkom súdneho konania na vnútroštátnych súdoch.

[15] Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

[16] Pozri v tomto zmysle Výbor pre dodržiavanie Aarhuského dohovoru, zistenia a odporúčania, z 29. apríla 2018, Dánsko (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4, bod 27), podľa ktorého v kontexte článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru sa právne predpisy Únie týkajúce sa životného prostredia musia považovať za súčasť vnútroštátnych právnych predpisov členského štátu. Francúzska jazyková verzia tohto dokumentu je dostupná na tomto odkaze: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf.

55. Združenie, akým je Deutsche Umwelthilfe, je preto súčasťou nielen „verejnosti“ v zmysle článku 2 ods. 4 Aarhuského dohovoru, ale aj „dotknutej verejnosti“ v zmysle článku 2 ods. 5 tohto dohovoru. Podľa tohto posledného ustanovenia sa mimovládne organizácie, ktoré pôsobia v oblasti ochrany životného prostredia a spĺňajú všetky požiadavky vnútroštátneho práva, považujú za subjekty, ktoré majú záujem na rozhodovacom procese.

56. Vnútroštátny súd sa napokon pýta, či výraz „podmienky uvedené vo vnútroštátnom práve“ v zmysle článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru zahŕňa len podmienky týkajúce sa okruhu osôb, ktoré majú právo podať opravný prostriedok, keďže vnútroštátny zákonodarca záväzne definoval tieto podmienky v § 3 UmwRG. Podľa môjho názoru sa tento výraz týka aj predmetu opravného prostriedku a uvedené podmienky musia byť v súlade s právom Únie. Táto otázka bude preskúmaná nižšie.

2. O dosahu článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty

57. Podľa judikatúry Súdneho dvora opravné prostriedky, ktorých sa týka článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru, môžu podliehať „podmienkam“, z čoho vyplýva, že členské štáty môžu v zásade v rámci voľnej úvahy, ktorá im je v tejto súvislosti ponechaná, stanoviť pravidlá procesného práva týkajúce sa podmienok, ktoré musia byť splnené na uplatnenie takýchto opravných prostriedkov.[17] Ako v tejto súvislosti uvádza vnútroštátny súd, cieľom reformy UmwRG, ku ktorej došlo v priebehu roka 2017, bolo najmä prispôsobiť tento zákon požiadavkám medzinárodného práva verejného vyplývajúcim z článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru.

58. Podľa tohto súdu Deutsche Umwelthilfe nemá v rámci vnútroštátneho práva aktívnu legitimáciu na napadnutie správneho rozhodnutia o udelení typového schválenia ES.[18] Navyše článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru sám osebe nemá v práve Únie priamy účinok.[19] Za týchto podmienok v prípade, že vnútroštátne právo nestanovuje aktívnu legitimáciu uznaného združenia na ochranu životného prostredia, toto ustanovenie samo osebe nemôže priznať tomuto združeniu takúto aktívnu legitimáciu.

59. Vnútroštátny súd odôvodnil svoj návrh na začatie prejudiciálneho konania s odvolaním sa na rozsudok Protect. Tento rozsudok v tomto smere vytvára súvislosť medzi článkom 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru a článkom 47 Charty, pokiaľ ide o právo organizácií na ochranu životného prostredia na prístup k spravodlivosti.[20] Odôvodnenie prijaté Súdnym dvorom v uvedenom rozsudku sa mi pritom zdá byť v plnom rozsahu použiteľné v prejednávanej veci, a to nasledujúcim spôsobom.

60. Podľa článku 3 bodu 5 smernice 2007/46 typové schválenie ES znamená postup, ktorým členský štát osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tejto smernice a regulačných aktov uvedených v zozname v prílohe IV alebo XI. Táto príloha IV odkazuje na nariadenie č. 715/2007, ktorého článok 5 ods. 2 má záväzný charakter.

[17] Rozsudok zo 14. januára 2021, Stichting Varkens in Nood a i. (C-826/18, EU:C:2021:7, bod 49 a citovaná judikatúra).

[18] Pozri body 32 až 40 vyššie.

[19] Rozsudok z 20. decembra 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, bod 45 a citovaná judikatúra).

[20] Pokiaľ ide o pôsobnosť článku 47 Charty, pozri SAFJAN, M., DÜSTERHAUS, D.: A Union of Effective Judicial Protection: Addressing a Multi-level Challenge through the Lens of Article 47 CFREU. In: *Yearbook of European Law*, 2014, zv. 33, č. 1, s. 3 – 40.

61. Ak teda členský štát stanoví pravidlá procesného práva vzťahujúce sa na žaloby podľa článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru, ktoré sa týkajú výkonu práv, ktoré organizácii na ochranu životného prostredia vyplývajú z článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007, aby mohli byť preskúmané rozhodnutia príslušných vnútroštátnych orgánov z hľadiska povinností, ktoré im vyplývajú z tohto ustanovenia, potom tento členský štát vykonáva povinnosti vyplývajúce z uvedeného ustanovenia, a musí sa tak považovať za štát uplatňujúci právo Únie v zmysle článku 51 ods. 1 Charty, takže Charta je uplatniteľná. [21]

62. Hoci článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru sám osebe nemá v práve Únie priamy účinok, nič to nemení na skutočnosti, že toto ustanovenie v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty ukladá členským štátom povinnosť zabezpečiť účinnú súdnu ochranu práv vyplývajúcich z práva Únie, najmä z ustanovení práva životného prostredia. [22]

63. Právo na prostriedok nápravy stanovené v článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru by pritom bolo zbavené akéhokoľvek potrebného účinku, ba priam jeho samotnej podstaty, ak by sa malo pripustiť, že zavedením podmienok uvedených vo vnútroštátnom práve by bolo určitým kategóriám „členov verejnosti“, či dokonca „členov dotknutej verejnosti“, ako sú organizácie na ochranu životného prostredia spĺňajúce požiadavky stanovené v článku 2 ods. 5 Aarhuského dohovoru, odopreté akékoľvek právo na súdne preskúmanie. [23] Tieto organizácie by nemali byť zbavené možnosti nechať preskúmať dodržiavanie noriem vyplývajúcich z práva Únie v oblasti životného prostredia, keďže také normy sú najčastejšie zamerané na všeobecný záujem a nie iba na ochranu záujmov jednotlivcov a cieľom uvedených organizácii je ochrana všeobecného záujmu. [24]

64. Platí totiž, že hoci výraz „podmienky uvedené v jej vnútroštátnom práve, ak sú nejaké“, ktorý je uvedený v článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru, znamená, že zmluvné štáty si zachovali priestor na voľnú úvahu pri vykonávaní tohto ustanovenia, neumožňuje im, aby stanovili podmienky, ktoré by boli natoľko prísne, že by organizácie na ochranu životného prostredia nemohli napadnúť akty alebo opomenutia uvedené v tomto ustanovení. [25]

65. V prejednávanej veci z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že Deutsche Umwelthilfe nemá aktívnu legitimáciu na napadnutie správneho rozhodnutia o udelení typového schválenia ES predovšetkým z dôvodu, že toto schválenie predstavuje „povolenie na výrobok“ a vnútroštátne právo v prípade takéhoto povolenia neumožňuje organizácii na ochranu životného prostredia, aj keď spadá pod pojem „dotknutá verejnosť“ v zmysle článku 2 ods. 5 Aarhuského dohovoru, podať na vnútroštátny súd opravný prostriedok proti správnemu rozhodnutiu o udelení typového schválenia ES vozidiel. Vzhľadom na to, že dotknuté vnútroštátne procesné právo týmto spôsobom vylučuje, aby organizácie na ochranu životného prostredia mali právo podať prostriedok nápravy proti takému rozhodnutiu, je toto právo v rozpore s požiadavkami vyplývajúcimi z výkladu článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru v spojení s článkom 47 Charty. [26]

[21] Pozri v tomto zmysle rozsudok Protect, bod 44 a citovanú judikatúru.

[22] Pozri v tomto zmysle rozsudky Protect, bod 45, ako aj z 3. októbra 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland a i. (C-197/18, EU:C:2019:824, bod 33).

[23] Pozri v tomto zmysle rozsudky Protect, bod 46, ako aj z 3. októbra 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland a i. (C-197/18, EU:C:2019:824, bod 34).

[24] Pozri v tomto zmysle rozsudok Protect, bod 47 a citovanú judikatúru.

[25] Rozsudok Protect, bod 48.

[26] Pozri v tomto zmysle rozsudok Protect, bod 52.

66. Inými slovami, potrebný účinok článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 z pohľadu základného práva na účinný súdny prostriedok nápravy ukladá povinnosť zaručiť uznaným združeniam na ochranu životného prostredia právo napadnúť správne rozhodnutie o udelení typového schválenia ES. [27]

67. Treba dodať, že hoci slobody zaručené Chartou možno obmedziť, akékoľvek obmedzenie ich výkonu musí byť podľa článku 52 ods. 1 Charty stanovené zákonom a musí rešpektovať podstatu týchto slobôd. Okrem toho, ako vyplýva z tohto ustanovenia, tieto práva a slobody možno za predpokladu dodržiavania zásady proporcionality obmedziť len vtedy, ak je to nevyhnutné a skutočne to zodpovedá cieľom všeobecného záujmu, ktoré sú uznané Úniou, alebo ak je to potrebné na ochranu práv a slobôd iných. [28] Nie je mi však jasné, aký cieľ všeobecného záujmu uznaný Úniou by v prejednávanej veci mohol odôvodniť zákaz prístupu k spravodlivosti pre združenie na ochranu životného prostredia na účely napadnutia typového schválenia ES vozidiel. [29]

68. Podľa vnútroštátneho súdu ani extenzívny alebo analogický výklad vnútroštátneho práva neumožňuje priznať aktívnu legitimáciu združeniu na ochranu životného prostredia na účely napadnutia rozhodnutia o udelení typového schválenia ES. Musím však uviesť, že tento súd spomína rozsudok Verwaltungsgericht Berlin (Správny súd Berlín, Nemecko) z 18. apríla 2018, ktorý sa týkal zákonnosti povolenia na pravidelnú prevádzku určitých dlhších ťažších vozidiel a ktorý vyhlásil, že § 42 ods. 2 druhá časť vety VwGO priznáva aktívnu legitimáciu uznanému združeniu na ochranu životného prostredia, ktoré sa snaží dosiahnuť dodržiavanie ustanovení založených na práve Únie v oblasti životného prostredia. Okrem toho, ako zdôrazňuje KBA, Deutsche Umwelthilfe v rámci konania vo veci samej tvrdilo, že jeho aktívna legitimácia vyplýva priamo z § 1 ods. 1 prvého pododseku bodu 6 a z § 2 ods. 1 UmwRG.

69. Prináleží vnútroštátnemu súdu, aby poskytol taký výklad procesného práva týkajúceho sa podmienok, ktoré je potrebné splniť na podanie opravného prostriedku, ktorý je v čo najväčšej možnej miere v súlade tak s cieľmi článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru, ako aj s cieľom účinnej súdnej ochrany práv priznaných právom Únie, aby mohlo združenie na ochranu životného prostredia, ako je Deutsche Umwelthilfe, napadnúť na vnútroštátnom súde rozhodnutie, ktoré by mohlo byť v rozpore s právom Únie v oblasti životného prostredia. [30]

70. Ak by však takýto konformný výklad nebol možný, z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že vnútroštátny súd, ktorý má v rámci svojej právomoci uplatniť právne predpisy Únie, je povinný zabezpečiť plný účinok týchto predpisov, pričom v prípade potreby z vlastnej iniciatívy neuplatní akékoľvek odporujúce ustanovenie vnútroštátneho práva, aj keby bolo prijaté neskôr, bez toho, aby musel žiadať jeho predchádzajúce zrušenie zákonodarnou cestou alebo akýmkoľvek iným ústavným postupom alebo naň čakať. [31]

71. Vnútroštátny súd sa pýta, či sa má článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru vykladať v tom zmysle, že vzhľadom na množstvo rozhodnutí súvisiacich so životným prostredím by členské štáty mohli úplne vyňať niektoré správne rozhodnutia zo súdneho preskúmania iniciovaného združeniami na ochranu životného prostredia, ako napríklad rozhodnutia týkajúce sa povolení na výrobky, pričom možnosť podať opravný prostriedok by bola obmedzená len na určité

[27] Pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, bod 91).

[28] Rozsudok z 3. februára 2021, Fussl Modestraße Mayr (C-555/19, EU:C:2021:89, bod 84 a citovaná judikatúra).

[29] KBA tvrdí, že základný zákon pre Spolkovú republiku Nemecko zvolil systematickú možnosť v prospech ochrany subjektívnych práv.

[30] Pozri v tomto zmysle rozsudky Protect, bod 54, a z 19. decembra 2019, Deutsche Umwelthilfe (C-752/18, EU:C:2019:1114, bod 39).

[31] Pozri v tomto zmysle rozsudok Protect, bod 56.

rozhodnutia so závažnými dôsledkami pre životné prostredie. Domnievam sa však, že takýto prístup nemá oporu ani v ustanoveniach tohto dohovoru, ani v judikatúre Súdneho dvora. V každom prípade, ako uvádza Deutsche Umwelthilfe, rozhodnutie o udelení typového schválenia ES sa môže týkať veľkého množstva vozidiel, a teda ho nemožno považovať za rozhodnutie, ktoré má zanedbateľný význam pre ochranu životného prostredia. Ako sa v tomto zmysle uvádza v odôvodnení 6 nariadenia č. 715/2007, je potrebné výrazne znížiť emisie NOx z dieselových vozidiel, aby sa zlepšila kvalita ovzdušia a aby sa splnili limitné hodnoty znečistenia.

72. Vnútroštátny súd navyše zdôrazňuje, že na rozdiel od okolností, ktoré viedli k vydaniu rozsudku Protect a týkali sa rakúskeho práva, združenia na ochranu životného prostredia majú podľa nemeckého práva v rámci UmwRG možnosť nechať preskúmať povolenie na projekty, a teda právo týchto združení na opravný prostriedok nie je úplne vylúčené. V procesnom práve teda neexistuje medzera v súdnej ochrane, ktorá by bola porovnateľná s medzerou konštatovanou v tomto rozsudku. Ako však uvádza vnútroštátny súd, združenie, akým je Deutsche Umwelthilfe, nemá nijaký prístup k spravodlivosti na účely napadnutia rozhodnutia o udelení typového schválenia ES. Preto sa domnievam, že judikatúra prijatá v rámci rozsudku Protect je plne uplatniteľná je plne uplatniteľná, aby bolo možné nechať preskúmať dodržiavanie noriem vyplývajúcich z práva Únie v oblasti životného prostredia.

73. KBA a Volkswagen tvrdia, že *actio popularis* je nemeckému procesnému právu štrukturálne cudzie a že združenie na ochranu životného prostredia musí mať teda vždy možnosť tvrdiť, že jeho práva boli porušené, a to prípadne aj konaním orgánov. V prejednávanej veci však uplatnenie článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty nevedie k *actio popularis*.[32] Predpokladom práva na prístup k spravodlivosti v takej veci, o akú ide v prejednávanom prípade, totiž je, že vnútroštátne právo priznalo dotknutému združeniu právo byť účastníkom súdneho konania, pričom jeho stanovy boli schválené príslušnými vnútroštátnymi orgánmi. Takéto združenie teda poskytuje záruky vážnosti a spôsobilosti pri výkone svojej činnosti.[33] Keďže záujem týchto združení na ochrane životného prostredia je právne uznaný, sú porušením priamo uplatniteľných ustanovení práva životného prostredia Únie dotknuté v dostatočnej miere na to, aby sa mohli pred vnútroštátnymi súdmi odvolávať na tieto ustanovenia.[34]

74. Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy navrhujem odpovedať na prvú otázku tak, že článok 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru v spojení s článkom 47 prvým odsekom Charty sa má vykladať v tom zmysle, že uznané združenie na ochranu životného prostredia, ktoré je podľa vnútroštátneho práva oprávnené byť účastníkom súdneho konania, musí mať možnosť napadnúť na vnútroštátnom súde správne rozhodnutie o udelení typového schválenia ES vozidiel, ktoré by mohlo byť v rozpore s článkom 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 ako ustanovením, ktoré s určitými výnimkami zakazuje používanie rušiacich zariadení znižujúcich účinnosť systémov regulácie emisií.

[32] Generálna advokátka Sharpston vo svojich návrhoch vo veci Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, bod 81) uviedla, že autori Aarhuského dohovoru sa rozhodli nezaviesť *actio popularis* v oblasti životného prostredia a rozhodli sa posilniť úlohu organizácie na ochranu životného prostredia. Generálna advokátka dodala, že týmto posilnili rovnováhu medzi maximalistickým prístupom (*actio popularis*) a minimalistickým prístupom (právo podať individuálnu žalobu len pre tie subjekty, ktoré majú na veci záujem).

[33] Ako uviedla generálna advokátka Sharpston vo svojich návrhoch, ktoré predniesla vo veci Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760, bod 74), organizácia na ochranu životného prostredia, ktorá spĺňa objektívne odôvodnené, transparentné a nediskriminačné požiadavky uľahčujúce prístup k spravodlivosti podľa vnútroštátneho práva, musí byť oprávnená dovolávať sa článku 9 ods. 3 Aarhuského dohovoru.

[34] Pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-243/15, EU:C:2016:491, bod 49).

B. O druhej prejudiciálnej otázke

75. Svojou druhou otázkou, ktorá je položená pre prípad kladnej odpovede na prvú otázku, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 vykladať v tom zmysle, že „potreba“ rušiaceho zariadenia z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla sa posudzuje z hľadiska stavu vývoja technológie v čase typového schválenia ES dotknutých vozidiel, a či sa majú na účely preskúmania prípustnosti rušiaceho zariadenia zohľadniť popri uvedenej „potrebe“ aj iné okolnosti. [35]

76. Podľa článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 sa používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, zakazuje. Tento zákaz však obsahuje tri výnimky, medzi ktoré patrí aj výnimka uvedená v písmene a) tohto ustanovenia, a to ak „potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla“.

77. Na úvod uvádzam, že vnútroštátny súd vychádza vo svojej otázke z predpokladu, že teplotný interval predstavuje „rušiace zariadenie“ v zmysle článku 3 bodu 10 nariadenia č. 715/2007. V rozsudku CLCV Súdny dvor rozhodol, že „rušiace zariadenie“ predstavuje zariadenie, ktoré sníma všetky parametre spojené s priebehom postupov typového schvaľovania stanovených týmto nariadením, s cieľom zlepšiť výkonnosť systému regulácie emisií pri týchto postupoch, a tak dosiahnuť typové schválenie vozidla, aj keď takéto zlepšenie možno konštatovať aj v konkrétnych okamihoch za podmienok bežnej prevádzky vozidla. [36]

78. Súdny dvor sa tiež domnieval, že zákaz uvedený v článku 5 ods. 2 písm. a) uvedeného nariadenia by bol zbavený svojej podstaty a akéhokoľvek potrebného účinku, ak by sa umožnilo výrobcom vybaviť automobilové vozidlá takýmito rušiacimi zariadeniami len s cieľom chrániť motor pred jeho zanášaním a starnutím. [37] Táto judikatúra bola vydaná v kontexte preskúmania súladu spínacieho systému s právom Únie.

79. Veci C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, a C-145/20, Porsche Inter Auto a Volkswagen, sa zas týkajú podobného teplotného intervalu, aký je predmetom tejto otázky. V mojich návrhoch prednesených spoločne pre tieto tri veci [38] 23. septembra 2021 som navrhol, aby Súdny dvor konštatoval, že článok 3 bod 10 nariadenia č. 715/2007 v spojení s článkom 5 ods. 1 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že „rušiace zariadenie“ je zariadenie, ktoré pri skutočnej jazde motorového vozidla zabezpečuje v plnom rozsahu recirkuláciu výfukových plynov, len keď sa vonkajšia teplota pohybuje v rozmedzí 15 a 33 stupňov Celzia a keď je nadmorská výška nižšia ako 1 000 metrov, a pri vybočení z tohto teplotného okna o 10 stupňov Celzia a pri prekročení nadmorskej výšky 1 000 metrov o 250 metrov sa miera recirkulácie výfukových plynov lineárne zníži až na 0, a tým dôjde k zvýšeniu emisií NOx nad hraničné hodnoty stanovené uvedeným nariadením. [39] Tieto úvahy možno uplatniť aj na prejednávanú vec.

80. V bode a) svojej druhej otázky sa vnútroštátny súd pýta, či sa „potreba“ rušiaceho zariadenia z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla posudzuje z hľadiska technických možností v čase typového schválenia ES dotknutých vozidiel.

[35] Vnútroštátny súd vo svojej druhej otázke uvádza „rušiace zariadenia“. Vzhľadom na to, že predmetom sporu vo veci samej je len teplotný interval, však budem odkazovať len na toto jedno rušiace zariadenie.

[36] Rozsudok CLCV, bod 102.

[37] Rozsudok CLCV, bod 113.

[38] Návrhy vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758).

[39] Bod 104 nižšie.

81. Súhlasím s týmto súdom, že pri odpovedi na túto otázku je potrebné vychádzať zo stavu v čase typového schválenia ES. To sa totiž týka nových vozidiel, ktoré musia byť v súlade s regulačnými aktmi platnými v čase typového schválenia, medzi ktoré patria aj akty uvedené v prílohe IV smernice 2007/46, zahŕňajúce nariadenie č. 715/2007.

82. Pokiaľ ide o technické požiadavky týkajúce sa tohto schválenia, v mojich návrhoch vo veciach C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, a C-145/20, Porsche Inter Auto a Volkswagen, som konštatoval, že nariadenie č. 715/2007 sa vôbec nezmieňuje o tom, že by sa mala používať osobitná technológia na typové schválenie ES.[40] Inak povedané, ako tvrdí Volkswagen, toto nariadenie je rovnako ako smernica 2007/46 z technologického hľadiska koncipované neutrálne.

83. Pripomenul som tiež, že podľa odôvodnenia 7 uvedeného nariadenia „pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy, pokiaľ ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia a znižovanie zdravotných nákladov a zvyšovanie priemernej dĺžky života, ako aj dôsledky na celkový vplyv na emisie CO2“. V dôsledku toho keď normotvorca Únie určil limitné hodnoty emisií znečisťujúcich látok, zohľadnil už záujmy výrobcov automobilov. Je teda na nich, aby sa prispôsobili a aplikovali technické zariadenia vhodné na dodržiavanie týchto limitných hodnôt bez toho, aby bola použitá technika *nevyhnutne tou najlepšou možnou alebo povinne nariadenou*.[41] Ako v tomto zmysle zdôrazňuje KBA, dostatočným riešením môže byť použitie priemerných moderných technológií rozšírených na trhu, a to pod podmienkou, že spĺňajú požiadavky stanovené na typové schválenie ES.

84. Doplnil som, že povoliť rušiace zariadenie na základe článku 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 z jediného dôvodu, že napríklad náklady na výskum sú vysoké, technické zariadenie je nákladné alebo že údržba vozidla je častejšia a drahšia pre používateľa, by viedlo k tomu, že uvedené nariadenie by bolo zbavené svojej podstaty.[42]

85. Aj v tomto smere považujem tieto úvahy za uplatniteľné na prejednávanú vec. V tomto zmysle súhlasím s vnútroštátnym súdom, ktorý tvrdí, že akákoľvek výnimka na základe článku 5 ods. 2 nariadenia č. 715/2007 by v zásade mala byť vylúčená, ak výrobca z finančných dôvodov navrhuje motory tak, že za podmienok bežnej prevádzky vozidla nie je zaručená neškodnosť účinnej techniky na reguláciu emisií pre motor a táto technika je z tohto dôvodu do značnej miery deaktivovaná.

86. „Potreba“ rušiaceho zariadenia existuje len vtedy, keď žiadne z riešení neumožňuje zabrániť okamžitým rizikám poškodenia, ktoré predstavujú konkrétne nebezpečenstvo pri riadení vozidla.[43]

87. Vnútroštátny súd sa ďalej v bode b) svojej druhej otázky pýta, či sa popri stave vývoja technológie majú zohľadniť iné okolnosti, ktoré môžu viesť k prípustnosti rušiaceho zariadenia, aj keď s ohľadom len na stav vývoja technológie v rozhodujúcom čase neexistuje „potreba“ takéhoto zariadenia v zmysle článku 5 ods. 2 bodu a) nariadenia č. 715/2007.

[40] Bod 129 nižšie.

[41] Návrhy vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758, bod 129).

[42] Návrhy vo veciach GSMB Invest, Volkswagen a Porsche Inter Auto a Volkswagen (C-128/20, C-134/20 a C-145/20, EU:C:2021:758, bod 130).

[43] Pozri v tomto zmysle rozsudok CLCV, bod 114.

88. V tejto súvislosti, pokiaľ ide o pojem „potreba“, z rozsudku CLCV vyplýva, že keďže uvedený článok 5 ods. 2 písm. a) predstavuje výnimku zo zákazu používania rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť systémov regulácie emisií, musí sa *vykladať striktne*.[44]

89. Za týchto podmienok podľa môjho názoru pri neexistencii „potreby“ predmetného rušiaceho zariadenia, ako uvádza vnútroštátny súd v bode b) svojej druhej otázky,[45] neexistujú iné okolnosti, ktoré môžu viesť k prípustnosti rušiaceho zariadenia. Ak totiž vo veci samej nie sú uplatniteľné zvyšné dve výnimky stanovené v článku 5 ods. 2 písm. b) nariadenia č. 715/2007, toto nariadenie nestanovuje nijaké ďalšie odôvodnenie povolenia na rušiace zariadenie.

90. Preto navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na druhú otázku tak, že článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že „potreba“ rušiaceho zariadenia z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla sa neposudzuje z hľadiska stavu vývoja technológie v čase typového schválenia ES dotknutých vozidiel a na účely preskúmania prípustnosti rušiaceho zariadenia sa nemajú popri uvedenej „potrebe“ zohľadniť aj iné okolnosti.

V. Návrh

91. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálne otázky, ktoré mu položil Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Správny súd spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko, Nemecko), takto:

1. Článok 9 ods. 3 dohovoru o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia, podpísaného v Aarhuse 25. júna 1998 a schváleného v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 2005/370/ES zo 17. februára 2005, v spojení s článkom 47 Charty základných práv Európskej únie sa má vykladať v tom zmysle, že uznané združenie na ochranu životného prostredia, ktoré je podľa vnútroštátneho práva oprávnené byť účastníkom súdneho konania, musí mať možnosť napadnúť na vnútroštátnom súde správne rozhodnutie o udelení typového schválenia ES vozidiel, ktoré by mohlo byť v rozpore s článkom 5 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel ako ustanovením, ktoré s určitými výnimkami zakazuje používanie rušiacich zariadení znižujúcich účinnosť systémov regulácie emisií.

2. Článok 5 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 715/2007 sa má vykladať v tom zmysle, že „potreba“ rušiaceho zariadenia z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a bezpečnej prevádzky vozidla sa neposudzuje z hľadiska stavu vývoja technológie v čase typového schválenia ES dotknutých vozidiel a na účely preskúmania prípustnosti rušiaceho zariadenia sa nemajú popri uvedenej „potrebe“ zohľadniť aj iné okolnosti.

[44] Rozsudok CLCV, bod 112.

[45] Ide o posúdenie skutkového stavu, ktorého vykonanie je úlohou vnútroštátneho súdu.