



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 17 de diciembre de 2020*

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Artículo 3, punto 10 — Artículo 5, apartado 2 — Dispositivo de desactivación — Vehículos de motor — Motor diésel — Emisiones de gases contaminantes — Programa que actúa sobre el calculador de control del motor — Tecnologías y estrategias que permiten limitar la generación de gases contaminantes»

En el asunto C-693/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por unos jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París, Francia), mediante resolución de 26 de octubre de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de octubre de 2018, en el procedimiento penal contra

X,

con intervención de:

CLCV y otros,

A y otros,

B,

AGLP y otros,

C y otros,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. A. Arabadjiev, Presidente de Sala, y los Sres. T. von Danwitz y P. G. Xuereb (Ponente), Jueces;

Abogada General: Sra. E. Sharpston;

Secretaria: Sra. V. Giacobbo, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de noviembre de 2019;

* Lengua del procedimiento: francés.

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de X, por los Sres. D. Lecat, P. Benson y J. Philippe, avocats, y por el Sr. R. B. A. Wollenschläger, Rechtsanwalt;
- en nombre de A y otros, por el Sr. C. Constantin-Vallet, avocat;
- en nombre de B, por los Sres. P. Peuvrel y X. Leuck, avocats;
- en nombre de AGLP y otros, por el Sr. F. Sartre, avocat;
- en nombre de C y otros, por los Sres. J. Bensaid y F. Verdier, avocats;
- en nombre del Gobierno francés, inicialmente por los Sres. D. Colas, J. Traband y E. Leclerc y por la Sra. A.-L. Desjonquères, y posteriormente por los Sres. J. Traband y E. Leclerc y por la Sra. A.-L. Desjonquères, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por los Sres. G. Palatiello y P. Pucciariello, avvocati dello Stato;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. J.-F. Brakeland y M. Huttunen y por la Sra. A. C. Becker, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogada General, presentadas en audiencia pública el 30 de abril de 2020;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un procedimiento penal incoado contra la sociedad X, fabricante de automóviles, por haber comercializado en Francia vehículos de motor dotados de un programa informático que permite modificar el sistema de control de las emisiones de gases contaminantes en función de las condiciones de conducción que detecta.

Marco jurídico

Derecho internacional

3 El Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible (DO 2006, L 375, p. 237)— establece los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los automóviles.

4 El punto 2.16 de dicho Reglamento establece:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

2.16 “Dispositivo de manipulación”, todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, el engranaje de transmisión, la depresión de admisión o cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier parte del sistema de control de emisiones, reduciendo la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan en la conducción y utilización normales del vehículo. Dichos elementos de diseño podrán no considerarse dispositivos de manipulación cuando:

2.16.1. la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías, accidentes y manejo seguro del vehículo;

2.16.2. el dispositivo no funcione por encima de las exigencias de arranque del motor;

2.16.3. las condiciones estén incluidas sustancialmente en los procedimientos de ensayo del tipo I o VI.»

5 Del punto 7.3.1.2 del Reglamento n.º 83 CEPE se desprende que la recirculación de gases de escape [*Exhaust Gas Recirculation* (EGR)] está incluida entre los parámetros del sistema anticontaminante.

Derecho de la Unión

Decisión 97/836/CE

6 En virtud del artículo 1 de la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO 1997, L 346, p. 78), la Comunidad Europea se adhirió a dicho Acuerdo.

7 A tenor del artículo 3, apartado 1, de dicha Decisión:

«De conformidad con el punto 5 del artículo 1 del Acuerdo revisado [de 1958], la Comunidad deberá declarar que limita su adhesión a la aplicación de los reglamentos CEPE/ONU cuya relación figura en el anexo II de la presente Decisión».

8 Entre los reglamentos CEPE/ONU relacionados en dicho anexo II se incluye el Reglamento n.º 83 CEPE/ONU.

Directiva Marco

9 De conformidad con el considerando 11 de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO 2007, L 263, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 1060/2008 de la Comisión, de 7 de octubre de 2008 (DO 2008, L 292, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva Marco»):

«[...] habría que integrar en el procedimiento de homologación de tipo CE los Reglamentos CEPE a los que la Comunidad se ha adherido en aplicación de dicha Decisión y las enmiendas de los Reglamentos CEPE a los que la Comunidad ya se había adherido, ya sea como obligaciones para la homologación de tipo CE o como alternativas a la legislación comunitaria vigente. [...]»

10 El artículo 34, apartado 1, de la citada Directiva Marco dispone lo siguiente:

«Los Reglamentos CEPE a los que la Comunidad se ha adherido y que se enumeran en la parte I del anexo IV y en el anexo XI forman parte de la homologación de tipo CE de vehículos en las mismas condiciones que las directivas particulares y los reglamentos. Se aplicarán a las categorías de vehículos enumeradas en las columnas correspondientes de los cuadros de la parte I del anexo IV y los del anexo XI.»

11 Según el artículo 35, apartado 1, párrafo primero, de la referida Directiva Marco:

«Los Reglamentos CEPE enumerados en la parte II del anexo IV se reconocen como equivalentes a las directivas particulares o reglamentos correspondientes si tienen el mismo ámbito de aplicación y el mismo objeto».

12 El Reglamento n.º 83 CEPE-ONU figura en el anexo IV de la Directiva Marco.

Reglamento n.º 715/2007

13 De conformidad con los considerandos 1 y 4 a 6 del Reglamento n.º 715/2007:

«(1) [...] deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones, para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.

[...]

- (4) [...] es necesario seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (transporte aéreo, marítimo y terrestre), de los hogares y de los sectores energético, agrícola e industrial para poder alcanzar los objetivos de la UE en materia de calidad del aire. [...]
- (5) La realización de los objetivos de la UE en materia de calidad del aire requiere un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. [...]
- (6) En particular, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se requiere una reducción considerable de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos diésel. [...]»

14 El artículo 3, puntos 6 y 10, del mencionado Reglamento establece lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación, se entenderá por:

[...]

6) “emisiones del tubo de escape”: las emisiones de contaminantes gaseosos y partículas contaminantes;

[...]

10) “dispositivo de desactivación”: todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de las emisiones, y reduce la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo.»

15 Según el artículo 4, apartados 1 y 2, del citado Reglamento:

«1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, registrados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación. Los fabricantes demostrarán asimismo que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos que requieren homologación y se venden o ponen en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I y las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5.

2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación de tipo para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y la conformidad en circulación.

Además, las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deberán garantizar que se limiten eficazmente con arreglo al presente Reglamento las emisiones del tubo de escape y las emisiones evaporantes a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización. [...]

[...]»

16 El artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007 dispone:

«1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos y montados de modo que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

2. Estará prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. La prohibición no se aplicará cuando:

a) la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo;

b) el dispositivo no funcione más allá de las exigencias de arranque del motor,

o

c) en los procedimientos de ensayo se incluyan las condiciones apropiadas para verificar las emisiones de evaporación y las emisiones medias del tubo de escape.»

17 El anexo I de dicho Reglamento, que lleva por título «Límites de emisiones», establece, en particular, los valores límite de emisión de óxidos de nitrógeno.

Reglamento (CE) n.º 692/2008

18 El artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento n.º 715/2007 (DO 2008, L 199, p. 1), establece lo siguiente:

«El presente Reglamento establece las medidas de aplicación de los artículos 4, 5 y 8 del Reglamento (CE) n.º 715/2007.»

19 A tenor del artículo 2, punto 18, del Reglamento n.º 692/2008:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

18. “Sistema de control de emisiones”, en el contexto del sistema OBD [sistemas de diagnóstico a bordo], el controlador electrónico de gestión del motor y cualquier componente del sistema de escape o de evaporación relacionado con las emisiones que suministre una señal de entrada o reciba una señal de salida de dicho controlador.»

20 El anexo III del mencionado Reglamento, titulado «Verificación del promedio de emisiones de escape en condiciones ambientales (Ensayo del tipo 1)», dispone lo siguiente:

«1. Introducción

En el presente anexo se describe el procedimiento para llevar a cabo el ensayo del tipo 1, al objeto de verificar el promedio de emisiones de escape en condiciones ambientales.

[...]»

- 21 El anexo XI del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Diagnóstico a bordo (OBD) para vehículos de motor», establece en su apéndice 2, relativo a las «características esenciales de la familia de vehículos»:

«[...]

Sistema de control de emisiones:

[...]

– recirculación de gases de escape (con o sin).

[...]»

Derecho francés

- 22 El artículo L. 213-1 del code de la consommation (Código de Consumo), en su versión aplicable hasta el 18 de marzo de 2014, preveía lo siguiente:

«Será castigado con una pena de prisión de hasta dos años y una multa de hasta 35 000 euros o solo con una de estas penas el que, siendo o no parte del contrato, engañe o intente engañar al contratante, por cualquier medio, incluso a través de un tercero:

1.º bien en cuanto a la naturaleza, la especie, el origen, las cualidades esenciales, la composición o la proporción de principios útiles de cualquier mercancía;

2.º bien en cuanto a la cantidad de cosas entregadas o a su identidad mediante la entrega de una mercancía distinta de la cosa determinada objeto del contrato;

3.º bien en cuanto a la aptitud del producto para ser empleado, a los riesgos inherentes a su utilización, a los controles realizados, a los modos de empleo o a las precauciones que deben tomarse».

- 23 El artículo L. 213-1 de dicho Código, en su versión aplicable entre el 19 de marzo de 2014 y el 30 de junio de 2016, disponía lo siguiente:

«Será castigado con una pena de prisión de hasta dos años y una multa de 300 000 euros quien, siendo o no parte del contrato, engañe o intente engañar al contratante, por cualquier medio, incluso a través de un tercero:

1.º bien en cuanto a la naturaleza, la especie, el origen, las cualidades esenciales, la composición o la proporción de principios útiles de cualquier mercancía;

2.º bien en cuanto a la cantidad de cosas entregadas o a su identidad mediante la entrega de una mercancía distinta de la cosa determinada objeto del contrato;

3.º bien en cuanto a la aptitud del producto para ser empleado, a los riesgos inherentes a su utilización, a los controles realizados, a los modos de empleo o a las precauciones que deben tomarse.

El importe de la multa podrá ser aumentado, proporcionalmente a las ventajas obtenidas de la infracción, hasta alcanzar el 10 % del volumen de negocios medio anual, calculado sobre la base de los tres últimos volúmenes de negocios anuales conocidos en el momento de los hechos.»

- 24 El artículo L. 213-2 del citado Código, en su versión aplicable hasta el 18 de marzo de 2014, preceptuaba lo siguiente:

«Se doblarán las penas previstas en el artículo L. 213-1:

1.º si los delitos previstos en dicho artículo han tenido como consecuencia que la utilización de la mercancía constituyese un riesgo para la salud humana o animal;

2.º si el delito o la tentativa de delito previstos en el artículo L. 213-1 se cometieron:

- a) sirviéndose de pesos, medidas u otros instrumentos falsos o inexactos;
- b) sirviéndose de maniobras o procedimientos destinados a falsear las operaciones de análisis o de dosificación, de peso o de medida, o destinados a modificar fraudulentamente la composición, el peso o el volumen de las mercancías, aun con anterioridad a tales operaciones;
- c) sirviéndose, finalmente, de indicaciones fraudulentas destinadas a hacer creer en la existencia de una operación anterior exacta.»

- 25 El artículo 213-2 del referido Código, en su versión aplicable entre el 19 de marzo de 2014 y el 30 de junio de 2016, tenía la siguiente redacción:

«I.- Las penas previstas en el artículo L. 213-1 se elevarán a cinco años de prisión y 600 000 euros de multa si el delito o la tentativa de delito previstos en el referido artículo L. 213-1 se han cometido:

1.º sirviéndose de pesos, medidas u otros instrumentos falsos o inexactos;

2.º sirviéndose de maniobras o procedimientos destinados a falsear las operaciones de análisis o de dosificación, de peso o de medida, o destinados a modificar fraudulentamente la composición, el peso o el volumen de las mercancías, aun con anterioridad a tales operaciones;

3.º sirviéndose de indicaciones fraudulentas destinadas a hacer creer en la existencia de una operación anterior exacta.

II.- Las penas previstas en el artículo L. 213-1 se elevarán a siete años de prisión y 750 000 euros de multa si el delito o la tentativa de delito previstos en el referido artículo L. 213-1:

1.º han tenido como consecuencia que la utilización de la mercancía constituyese un riesgo para la salud humana o animal;

2.º han sido cometidos por una banda organizada.

III.- Las penas de multa previstas en el presente artículo podrán ser aumentadas, proporcionalmente a las ventajas obtenidas de la infracción, hasta alcanzar el 10 % del volumen de negocios medio anual, calculado sobre la base de los tres últimos volúmenes de negocios anuales conocidos en el momento de los hechos.»

26 De conformidad con el artículo L. 213-6 del Código de Consumo:

«Las personas jurídicas que sean declaradas responsables penales, en las condiciones previstas en el artículo 121-2 del Código Penal, de los delitos tipificados en los artículos L. 213-1 a L. 213-4 serán condenadas, además de al pago de la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 131-38 del Código Penal, a las penas previstas en los puntos 2.º a 9.º del artículo 131-39 del mismo Código.

La prohibición establecida en el punto 2.º del mencionado artículo 131-39 del Código Penal tendrá por objeto la actividad en cuyo ejercicio o con ocasión de cuyo ejercicio se haya cometido el delito.»

Procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

- 27 La sociedad X es un fabricante de automóviles que comercializa vehículos de motor en el territorio francés. De la resolución de remisión se depende que se la acusa de haber puesto en circulación en dicho territorio vehículos dotados de un programa informático que puede detectar la fase de homologación de los vehículos para falsear los resultados de los controles de emisión de gases contaminantes, en particular de óxidos de nitrógeno (NOx), que se llevan a cabo durante esa fase.
- 28 El 28 de septiembre de 2015, basándose en cierta información publicada en la prensa, el vicepresidente del conseil regional d'Île de France (Consejo Regional de Île de France, Francia) encargado de los transportes denunció ante el procureur de Paris (Fiscal de París, Francia) las actuaciones de la sociedad X relativas a la comercialización de vehículos dotados de dicho programa informático.
- 29 El 2 de octubre de 2015, al considerar que esos hechos debían calificarse de «estafa agravada», el parquet de Paris (Fiscalía de París, Francia) acudió ante la Office centrale de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (Oficina Central de Lucha contra los Atentados al Medio Ambiente y a la Salud Pública, Francia) para que se iniciara una investigación sobre las condiciones de la puesta en circulación en el mercado francés de los vehículos de que se trata.
- 30 En paralelo, la ministra francesa de ecología, desarrollo sostenible y energía requirió al Service national des enquêtes (Servicio Nacional de Investigaciones, Francia; en lo sucesivo «SNE») de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (Dirección General de la Competencia, Consumo y Represión de Fraudes, Francia) para que iniciara una investigación con objeto de determinar si los vehículos comercializados en territorio francés llevaban incorporado el citado programa informático.
- 31 En el marco de la homologación parcial relativa a la emisión de gases contaminantes, los vehículos se someten a pruebas conforme a un protocolo cuyos parámetros están definidos por vía reglamentaria, en particular el perfil de velocidad seguido, la temperatura y el preacondicionamiento del vehículo. El perfil de velocidad que se utiliza para las pruebas de homologación, denominadas «New European Driving Cycle» (NEDC), se efectúa en laboratorio y

consiste en la repetición de cuatro ciclos urbanos seguidos de un ciclo extraurbano. Permite así comprobar que la cantidad de NOx emitida es inferior al límite máximo previsto en el anexo I del Reglamento n.º 715/2007.

- 32 La válvula de recirculación de gases de escape (en lo sucesivo, «válvula EGR») es una de las tecnologías que utilizan los fabricantes de automóviles, como la sociedad X, con el fin de controlar y reducir las emisiones de NOx generadas por la combustión incompleta del carburante.
- 33 Cuando se abre, dicha válvula EGR permite hacer circular los gases de escape en el colector de admisión para quemarlos por segunda vez y enfriarlos gracias a un intercambiador de calor. La citada válvula se controla mediante un calculador de control del motor, que designa el programa informático incorporado al vehículo que dirige electrónicamente las distintas funciones que este integra, como las relativas a la gestión del motor, a la transmisión o a la seguridad. La apertura de la válvula EGR se regula en tiempo real por el calculador, que, en función de los datos facilitados por los distintos sensores, en particular de velocidad, de temperatura del motor y de temperatura del aire, envía instrucciones al accionador de la citada válvula EGR. La eficacia de la descontaminación está pues vinculada a la apertura de dicha válvula, que se regula mediante el código fuente del programa informático instalado en el calculador.
- 34 El SNE adjuntó a su informe las pruebas y ensayos realizados por la Union technique de l'automobile, du motorcycle y du cycle (UTAC), único organismo habilitado en Francia para realizar las pruebas de homologación de vehículos. Esas pruebas, cuya finalidad era determinar si cabía presumir la existencia de fraude en las pruebas anticontaminación, demostraban que las emisiones de NOx de determinados vehículos de la sociedad X eran 2, 3,2, 3,4 o 3,6 veces más elevadas, en función de los vehículos, que los valores registrados durante el procedimiento de homologación de los mismos.
- 35 Gracias a unas pruebas adicionales encomendadas al Institut français du pétrole énergies nouvelles (Instituto Francés del Petróleo y las Nuevas Energías; en lo sucesivo «IFPEN») a solicitud del ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Ministerio de Ecología, Desarrollo Sostenible y Energía, Francia), relativas a tres vehículos de la citada sociedad, se pudo comprobar asimismo que las emisiones de NOx se reducían cuando se detectaba una fase de homologación, pues en tal caso se incrementaba notablemente la apertura de la válvula EGR.
- 36 El 16 de octubre de 2015, el presidente de la filial francesa de la sociedad X afirmó, en el marco de una toma de declaración que se realizó por iniciativa de este, que no había sido informado sobre el mecanismo de funcionamiento de dicho programa informático y sobre su carácter fraudulento y precisó que los vehículos que lo llevaban incorporado iban a ser objeto de una reprogramación a los efectos de actualizar el citado programa informático.
- 37 Los días 15 y 18 de diciembre de 2015, a solicitud de la sociedad X, un despacho de abogados remitió a los investigadores un documento con objeto de demostrar que el sistema EGR no podía considerarse un «dispositivo de desactivación», en el sentido del Reglamento n.º 715/2007.
- 38 Al término de dicha investigación, el procureur de la République (Fiscal de la República, Francia) formuló acusación el 19 de febrero de 2016 ante tres jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París). En su escrito de acusación provisional, imputa a la sociedad X haber engañado en el territorio francés desde el 1 de septiembre de 2009 a los adquirentes de vehículos con motor diésel de generación Euro 5 y Euro 6 sobre las cualidades

esenciales de dichos vehículos, por llevar incorporados un dispositivo de desactivación contrario al Reglamento n.º 715/2007, y sobre los controles realizados, con la circunstancia agravante de que tales hechos han tenido como consecuencia que la utilización de la mercancía se haya convertido en un riesgo para la salud humana o animal.

- 39 Los jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París) ordenaron un peritaje judicial con objeto de analizar los resultados de las pruebas realizadas por la autoridad administrativa, es decir, de las pruebas realizadas por la UTAC y el IFPEN, y efectuar otros análisis técnicos, a fin de describir el mecanismo del programa informático controvertido y explicar sus efectos en términos de incremento de liberación de NOx por los vehículos dotados de dicho programa. En su informe, presentado el 26 de abril de 2017, el perito señaló que los vehículos de que se trata estaban dotados de un dispositivo que permitía detectar el procedimiento de homologación, adaptar el funcionamiento de recirculación de los gases quemados a efectos de dicha homologación y reducir, a efectos de ese procedimiento, las emisiones de NOx. Estimó que sus sistemas de control de emisiones habían sido manipulados con el fin de incrementar el grado de apertura de la válvula EGR cuando se detectaba una fase de homologación; la reducción del grado de apertura de dicha válvula en condiciones normales de utilización de los vehículos reducía la eficacia del sistema de control de emisiones y daba lugar a un aumento de las emisiones de NOx.
- 40 Según el perito, si el funcionamiento de la válvula EGR en condiciones normales de utilización hubiera sido idéntico al observado durante los procedimientos de homologación, los vehículos de que se trata habrían generado mucha menos cantidad de NOx, su consumo y su potencia habrían sido menores y las operaciones de mantenimiento más frecuentes y caras. Debido a la manipulación llevada a cabo, los vehículos tenían mayor capacidad de aceleración, más potencia y menor suciedad en los conductos de admisión, en las válvulas y en la cámara de combustión, lo que contribuye a la longevidad y a la fiabilidad del motor. Así, sin dicha manipulación, los vehículos de que se trata no habrían sido homologados.
- 41 El 28 de marzo de 2017, la sociedad X fue citada a comparecer ante los jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París). Acogiéndose a su condición de testigo con derecho a la asistencia letrada, se negó a responder a las preguntas que le fueron dirigidas. Las autoridades judiciales del Estado miembro del domicilio social de la sociedad X también se negaron a remitir los elementos de investigación solicitados por los jueces de instrucción. Por otra parte, más de 1 200 personas se han personado para ejercer la acción civil en el marco de la presente instrucción.
- 42 Los jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París) exponen que, dado que los dispositivos que permiten actuar sobre el sistema de control de emisiones de los vehículos pueden adoptar distintas formas, es preciso especificar el alcance del concepto de «dispositivo de desactivación» del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, habida cuenta de que esta disposición define ese concepto recurriendo a diversos términos que aún no ha sido interpretados por el Tribunal de Justicia.
- 43 Dado que la calificación de «estafa», contemplada en la instrucción penal de que se trata en el procedimiento principal, se basa en la de «dispositivo de desactivación» de los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, los jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París) consideran que es preciso que

se interpreten esas disposiciones para adoptar una decisión tanto sobre el eventual procesamiento de la sociedad X como sobre su emplazamiento ante el órgano de enjuiciamiento al término de la instrucción.

44 En estas circunstancias, los jueces de instrucción del tribunal de grande instance de Paris (Tribunal de Primera Instancia de París) decidieron suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) Interpretación del concepto de “elemento de diseño”
 - a) ¿Qué debe entenderse por la expresión “elemento de diseño” utilizada en el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, que define el concepto de dispositivo de desactivación (*defeat device*)?
 - b) ¿Constituye un “elemento de diseño”, en el sentido de dicho artículo, un programa informático que está incorporado en el calculador de control del motor o que, con carácter más general, actúa sobre él?
- 2) Interpretación del concepto de “sistema de control de emisiones”
 - a) ¿Qué debe entenderse por la expresión “sistema de control de las emisiones” utilizada en el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, que define el concepto de dispositivo de desactivación (*defeat device*)?
 - b) ¿Incluye dicho “sistema de control de las emisiones” únicamente a las tecnologías y estrategias dirigidas a tratar y reducir las emisiones (en particular de NOx) después de su formación o incluye también las distintas tecnologías y estrategias que permiten limitar su producción desde un principio, como la tecnología EGR?
- 3) Interpretación del concepto de “dispositivo de desactivación” (*defeat device*)
 - a) Un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos de homologación previstos en el Reglamento n.º 715/2007 a efectos de activar o modular al alza durante esos procedimientos el funcionamiento de cualquier parte del sistema de control de las emisiones con el fin de obtener la homologación del vehículo ¿es un “dispositivo de desactivación” en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007?
 - b) En caso afirmativo, ¿está prohibido dicho dispositivo de desactivación en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007?
 - c) Un dispositivo como el descrito en la cuestión prejudicial 3-1 ¿puede calificarse como “dispositivo de desactivación” en caso de que la activación al alza del sistema de control de las emisiones no solo se active durante los procedimientos de homologación sino también, de forma puntual, cuando, durante la conducción normal, concurren exactamente las mismas condiciones que, al detectarse, modulan al alza el sistema de control de las emisiones durante dichos procedimientos de homologación?
- 4) Interpretación de las excepciones establecidas en el artículo 5 [del Reglamento n.º 715/2007]
 - a) ¿Qué engloban las tres excepciones previstas en el artículo 5, apartado 2, del capítulo 2 del Reglamento n.º 715/2007?
 - b) ¿Puede excluirse la aplicación de la prohibición relativa al dispositivo de desactivación que activa o modula al alza el funcionamiento de cualquier parte del sistema de control de las emisiones específicamente durante los procedimientos de homologación por alguno de los tres motivos recogidos en el artículo 5, apartado 2, [de dicho Reglamento]?

- c) La ralentización del envejecimiento o deterioro del motor ¿forma parte de los imperativos de “protección del motor contra averías o accidentes” y de “manejo seguro del vehículo” que pueden justificar la presencia de un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), [del citado Reglamento]?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad

- 45 La sociedad X propone una excepción de inadmisibilidad de la petición de decisión prejudicial alegando, en primer lugar, que no es necesario que el Tribunal de Justicia responda a las cuestiones prejudiciales planteadas para que el órgano jurisdiccional remitente pueda pronunciarse sobre el procedimiento principal. A este respecto, arguye que esa respuesta no podría influir en la caracterización de los elementos constitutivos del delito de estafa agravada que se le imputa conforme al Derecho penal francés.
- 46 En segundo lugar, la sociedad X estima que supeditar la caracterización del ilícito a la interpretación del Reglamento n.º 715/2007 vulnera el principio de legalidad de los delitos y las penas.
- 47 En tercer lugar, la sociedad X sostiene que en esta fase no existe ningún procedimiento pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente que guarde relación con las cuestiones planteadas, de forma que son puramente hipotéticas. Dado que no ha tomado postura con respecto a dichas cuestiones, únicamente constituyen una mera solicitud de dictamen consultivo sobre las normas del Derecho de la Unión.
- 48 En cuarto lugar, aduce que las cuestiones prejudiciales planteadas no han sido objeto de un debate contradictorio, lo cual vulnera el principio de buena administración de la justicia.
- 49 En quinto lugar, aunque las cuestiones prejudiciales planteadas reflejan el razonamiento del órgano jurisdiccional remitente, la sociedad X considera que la resolución de remisión no expone con la suficiente claridad los motivos por los que dicho órgano jurisdiccional estima que la interpretación de las disposiciones del Reglamento n.º 715/2007 es útil para resolver el procedimiento principal ni el vínculo que existe entre la citada interpretación y dicho procedimiento. A este respecto, la mencionada sociedad alega también que las cuestiones prejudiciales se han planteado de forma prematura dado que en esta fase de la investigación el marco fáctico aún no se ha establecido con la suficiente precisión.
- 50 Debe recordarse que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, dentro del marco de la cooperación entre este y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional que conoce del litigio y que ha de asumir la responsabilidad de la decisión judicial que debe adoptarse apreciar, a la luz de las particularidades de cada asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse [sentencia de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 25 y jurisprudencia citada].

- 51 De ello se desprende que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional solamente está justificada cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que se le hayan planteado [sentencia de 24 de noviembre de 2020, *Openbaar Ministerie (Falsedad documental)*, C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 26 y jurisprudencia citada].
- 52 En el presente asunto procede señalar, en primer lugar, que la resolución de remisión contiene una exposición motivada del marco jurídico y fáctico del procedimiento principal y de las razones por las que el órgano jurisdiccional remitente ha considerado necesario, para poder dictar su resolución, que se responda a las cuestiones planteadas en dicho procedimiento.
- 53 De la resolución de remisión se desprende asimismo que la calificación de «estafa agravada», prevista por el Derecho nacional para hechos como los que se imputan a la sociedad X, depende de que el programa informático controvertido en el procedimiento principal pueda considerarse un «dispositivo de desactivación», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, cuyo uso está prohibido en virtud del artículo 5, apartado 2, de dicho Reglamento.
- 54 En estas circunstancias, no puede considerarse que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del procedimiento principal.
- 55 A continuación, en lo que respecta a la apreciación de los elementos constitutivos del delito de estafa agravada conforme al Derecho penal francés, debe recordarse que, en la medida en que, en el procedimiento establecido en el artículo 267 TFUE, la interpretación del Derecho nacional y el examen de los requisitos que establece corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional remitente (sentencia de 13 de noviembre de 2018, *Čepelnik*, C-33/17, EU:C:2018:896, apartado 24 y jurisprudencia citada), la argumentación de la sociedad X a este respecto no basta para destruir la presunción de pertinencia a que se ha hecho referencia en el apartado 51 de la presente sentencia.
- 56 Ocurre lo mismo con la alegación de la sociedad X sobre el principio de legalidad de los delitos y las penas. En efecto, el Reglamento n.º 715/2007 no establece sanciones penales, de forma que este principio carece de pertinencia a efectos de apreciar la admisibilidad de la presente petición de decisión prejudicial.
- 57 Por último, no puede estimarse la alegación de la sociedad X según la cual las cuestiones prejudiciales planteadas no han sido objeto de un debate contradictorio, dado que el artículo 267 TFUE no supedita la remisión del asunto al Tribunal de Justicia al carácter contradictorio del procedimiento ante el órgano jurisdiccional remitente [sentencia de 16 de julio de 2020, *Governo della Repubblica Italiana (Estatuto de los jueces de paz italianos)*, C-658/18, EU:C:2020:572, apartado 63].
- 58 Por consiguiente, la petición de decisión prejudicial es admisible.

Sobre el fondo

Primera cuestión prejudicial

- 59 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que constituye un «elemento de diseño», a efectos de esta disposición, un programa informático que está incorporado en el calculador de control del motor o que actúa sobre él.
- 60 El artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 define el «dispositivo de desactivación» como «todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, el engranaje de transmisión, la depresión de admisión o cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier parte del sistema de control de emisiones, reduciendo la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan en la conducción y utilización normales del vehículo».
- 61 De dicha disposición se desprende que no define el concepto de «elemento de diseño».
- 62 A este respecto, en virtud de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión debe efectuarse conforme al sentido habitual de estos en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el cual se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte (sentencia de 1 de octubre de 2020, Entoma, C-526/19, EU:C:2020:769, apartado 29).
- 63 En primer término, es preciso señalar que la expresión «elemento de diseño» designa, en su sentido habitual, un objeto fabricado para ser integrado en un conjunto funcional.
- 64 En segundo término, del artículo 3, punto 10, del citado Reglamento resulta que el concepto de dispositivo de desactivación a que hace referencia dicha disposición designa «todo» elemento de diseño. A este respecto, al igual que el Gobierno francés y la Comisión, ha de considerarse que esa definición de dispositivo de desactivación atribuye pues un amplio alcance al concepto de «elemento de diseño», que engloba tanto las piezas mecánicas como los elementos electrónicos que regulan la activación de esas piezas, siempre que actúen sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y reduzcan su eficacia.
- 65 En el presente asunto, de la resolución de remisión se desprende que la apertura de la válvula EGR se regula en tiempo real por uno de los calculadores de control del motor, que es un sistema informático incorporado al vehículo. Así, en función de los datos facilitados por los distintos sensores, en particular de velocidad o de temperatura del motor, dicho calculador envía instrucciones al accionador de la válvula EGR. La eficacia de la descontaminación está vinculada a la apertura de dicha válvula, que se regula mediante el código fuente del programa informático instalado en el calculador.
- 66 Por consiguiente, dado que actúa sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y que reduce su eficacia, un programa informático, como el controvertido en el procedimiento principal, que está integrado en el calculador de control del motor constituye un «elemento de diseño», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.

- 67 Esta interpretación amplia del concepto de «elemento de diseño» queda corroborada por el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, que consiste, según se desprende de su considerando 6, en reducir considerablemente las emisiones de NOx de los vehículos diésel para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación.
- 68 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que constituye un «elemento de diseño», a efectos de esta disposición, un programa informático que está incorporado en el calculador de control del motor o que actúa sobre él, siempre que actúe sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y reduzca su eficacia.

Segunda cuestión prejudicial

- 69 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que están comprendidas en el concepto de «sistema de control de las emisiones», que figura en esa disposición, únicamente las tecnologías y la estrategia denominada «de postratamiento de los gases de escape», que reducen las emisiones con carácter posterior, es decir, después de su formación, o de que incluye también aquellas que, como el sistema EGR, reducen las emisiones desde el principio, es decir, en el momento de su formación.
- 70 Con carácter preliminar procede recordar que existen dos estrategias que los fabricantes pueden adoptar con respecto a sus vehículos diésel con el fin de reducir las emisiones contaminantes. Por un lado, la estrategia denominada «interna del motor», como el sistema EGR, que consiste en reducir la formación de contaminantes en el propio motor, y, por otro lado, la estrategia denominada «de postratamiento de los gases de escape», que consiste en tratar las emisiones de gases de escape después de su formación.
- 71 El Reglamento n.º 715/2007 no define, en sí, el concepto de «sistema de control de las emisiones», pero recuerda en su preámbulo que, a la luz del objetivo de reducir las emisiones que pretende alcanzar, es necesario establecer mecanismos encaminados a medir y, por consiguiente, controlar las emisiones durante la utilización de un vehículo.
- 72 Según la jurisprudencia recordada en el apartado 62 de la presente sentencia, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión debe efectuarse conforme al sentido habitual de estos en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el cual se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte.
- 73 Para empezar, es preciso señalar que, desde un punto de vista literal, el sistema de control de las emisiones constituye un componente de un vehículo cuya finalidad es controlar sus emisiones.
- 74 A este respecto, de la resolución de remisión se desprende que el sistema EGR es un dispositivo cuyo único fin es reducir, y por tanto controlar, las emisiones de NOx. Por consiguiente, no puede deducirse del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 que tal dispositivo no pueda formar parte, desde el punto de vista técnico, del sistema de control de las emisiones, dado que permite controlar el volumen de liberación de NOx en función de parámetros preestablecidos.

- 75 Además, esta interpretación queda corroborada por el contexto en el que se enmarca el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. Esa disposición, que figura en el capítulo I del citado Reglamento, dedicado a su objeto, ámbito de aplicación y definiciones, debe examinarse a la luz de las distintas disposiciones de dicho Reglamento y del marco reglamentario de la homologación de vehículos de motor en la Unión en el que se incardina este Reglamento.
- 76 A este respecto, es preciso recordar que el anexo IV, parte I, de la Directiva Marco enumera los actos legislativos que establecen los requisitos de fondo que deben cumplirse para que se conceda la homologación de tipo de un vehículo de motor. El Reglamento n.º 715/2007 figura en el citado anexo y dispone, en su artículo 5, que el fabricante debe equipar los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, construidos y montados de modo que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el citado Reglamento y sus medidas de aplicación. En cuanto al control de las emisiones, ese artículo impone requisitos técnicos específicos, que han sido fijados por el Reglamento n.º 692/2008. Ese último Reglamento remite, a su vez, en lo que respecta a ciertos requisitos técnicos relativos a la homologación de tipo de vehículos, al Reglamento n.º 83 CEPE/ONU.
- 77 En lo que concierne, en primer lugar, al Reglamento n.º 715/2007, su artículo 4, apartado 2, dispone que las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deben garantizar que se limiten eficazmente, en particular, las emisiones del tubo de escape a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización. A este respecto, el artículo 3, punto 6, del mismo Reglamento define el concepto de «emisiones del tubo de escape» como «las emisiones de contaminantes gaseosos y partículas contaminantes».
- 78 Por tanto, esas disposiciones únicamente fijan el objetivo que los fabricantes deben alcanzar, a saber, limitar las emisiones del tubo de escape, pero no precisan los medios para lograrlo.
- 79 Por consiguiente, el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, examinado a la luz de las restantes disposiciones de dicho Reglamento, debería interpretarse en el sentido de que el concepto de «sistema de control de las emisiones» no excluye las tecnologías y la estrategia que reducen las emisiones desde el principio, es decir, en el momento de su formación.
- 80 En segundo lugar, ha de señalarse que el Reglamento n.º 83 CEPE/ONU, y en particular su punto 2.16, también se refiere al concepto de «sistema de control de las emisiones», sin precisar, no obstante, si dicho concepto se refiere a las medidas que se adoptan para tratar las emisiones después de su formación o a aquellas destinadas a limitar su formación.
- 81 En efecto, la citada disposición define el «dispositivo de manipulación» en términos comparables a los del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. Por consiguiente, no cabe deducir de dicho punto 2.16 que el «sistema de control de las emisiones», en el sentido de dicho punto, solo comprende las tecnologías y la estrategia que reducen las emisiones de gases de escape después de su formación y no aquellas destinadas a limitar su formación.
- 82 Además, el punto 7.3.1.2 del Reglamento n.º 83 CEPE-ONU, titulado «Sistema anticontaminante», incluye el sistema EGR como uno de esos parámetros. De tales disposiciones se desprende pues que el sistema EGR está comprendido en el concepto de «sistema de control de las emisiones».
- 83 En tercer lugar, aunque el Reglamento n.º 692/2008 define, en su artículo 2, punto 18, el «sistema de control de emisiones» como, «en el contexto del sistema OBD, el controlador electrónico de gestión del motor y cualquier componente del sistema de escape o de evaporación relacionado

con las emisiones que suministre una señal de entrada o reciba una señal de salida de dicho controlador» y aun cuando el citado Reglamento contiene numerosas disposiciones relativas a los distintos sistemas de tratamiento de las emisiones situados en el sistema de escape de los vehículos y los califica como «sistema de control de las emisiones», también designa, con esta misma calificación, sistemas internos del motor cuya finalidad es limitar la formación de las emisiones. A este respecto, el apéndice 2 del anexo XI de este Reglamento incluye expresamente la recirculación de gases de escape en la lista de los sistemas de control de las emisiones. Pues bien, este es el objeto del sistema EGR.

- 84 Por otro lado, procede recordar que, en los procedimientos de homologación de tipo de vehículos de motor, el nivel de las emisiones se mide siempre a la salida del tubo de escape, según se desprende del anexo 3 del Reglamento n.º 692/2008. Por consiguiente, no puede distinguirse entre la estrategia que reduce las emisiones de gases de escape después de su formación y la destinada a limitar su formación.
- 85 Así, del contexto del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 se desprende que el concepto de «sistema de control de las emisiones» engloba tanto las tecnologías y la estrategia interna del motor de los vehículos dirigidas a reducir las emisiones después de su formación como las que se dirigen a limitar su formación.
- 86 Por último, esta interpretación también queda corroborada por el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, garantizar un elevado nivel de protección medioambiental.
- 87 En efecto, como expone el considerando 1 del Reglamento n.º 715/2007, deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones para lograr ese objetivo. Por otra parte, el considerando 5 de dicho Reglamento enuncia que la realización de los objetivos de la Unión en materia de calidad del aire requiere un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. El considerando 6 del citado Reglamento precisa que, en particular, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se requiere una reducción considerable de las emisiones de NOx de los vehículos diésel.
- 88 El artículo 4 del Reglamento n.º 715/2007 impone a los fabricantes la obligación de demostrar que las medidas técnicas que han adoptado garantizan que se limitan eficazmente las emisiones, en particular del tubo de escape, a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización.
- 89 Por consiguiente, la interpretación del concepto de «sistema de control de las emisiones», que figura en el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, según la cual dicho concepto engloba tanto las tecnologías y la estrategia interna del motor de los vehículos dirigida a reducir las emisiones después de su formación como las que se dirigen a limitar su formación es conforme con el objetivo que persigue el citado Reglamento. En efecto, como ha señalado la Abogada General en el punto 106 de sus conclusiones, limitar el alcance de ese concepto exclusivamente a las tecnologías y estrategia que reducen las emisiones de gases de escape después de su formación privaría al Reglamento n.º 715/2007 de una parte considerable de su efecto útil.
- 90 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que están comprendidas en el concepto de «sistema de control de las emisiones», que figura en esta

disposición, tanto las tecnologías y la estrategia denominada «de postratamiento de los gases de escape», que reducen las emisiones con carácter posterior, es decir, después de su formación, como aquellas que, como el sistema EGR, reducen las emisiones desde el principio, es decir, en el momento de su formación.

Tercera cuestión prejudicial, puntos 1 y 3

- 91 Mediante su tercera cuestión prejudicial, puntos 1 y 3, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que constituye un «dispositivo de desactivación», a efectos de esta disposición, un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos de homologación previstos en dicho Reglamento a efectos de mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones y obtener así la homologación del vehículo incluso cuando esa mejora también puede observarse de forma puntual durante la utilización normal del vehículo.
- 92 Procede recordar que, en el marco de la homologación parcial relativa a las emisiones de contaminantes, los vehículos se someten a pruebas aplicando el perfil de velocidad NEDC, que consiste en la repetición, en laboratorio, de cuatro ciclos urbanos seguidos de un ciclo extraurbano. En particular, permite comprobar que la cantidad de NOx emitida es inferior al límite máximo previsto en el Reglamento n.º 715/2007. Los ciclos de prueba para comprobar las emisiones de los vehículos en el marco de ese procedimiento no se basan en condiciones de circulación reales.
- 93 El programa informático controvertido en el procedimiento principal permite detectar los parámetros que se corresponden con los de las pruebas realizadas en laboratorio conforme al perfil NEDC y, en su caso, aumentar el grado de apertura de la válvula EGR para recircular una mayor cantidad de gases de escape en el colector de admisión y reducir así las emisiones del vehículo sometido a las pruebas. Por tanto, ese programa informático permite aumentar el funcionamiento de la válvula EGR para que las emisiones respeten los límites máximos previstos en el Reglamento n.º 715/2007. De la resolución de remisión se desprende que, cuando el citado programa informático no detecta el perfil NEDC y estima, por tanto, que el vehículo se encuentra en condiciones normales de utilización, se aprecian emisiones de NOx superiores a las registradas durante la fase de prueba que, además, no se ajustan a los límites establecidos por el Reglamento n.º 715/2007.
- 94 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, debe tenerse en cuenta no solo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (sentencia de 18 de noviembre de 2020, Kaplan International Colleges UK, C-77/19, EU:C:2020:934, apartado 39 y jurisprudencia citada).
- 95 En primer término, del tenor literal del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 se desprende que los dispositivos de desactivación tienen por finalidad reducir «la eficacia [del sistema de control de las emisiones] en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo».

- 96 Por consiguiente, del tenor literal de dicha disposición cabría deducir que un dispositivo, como el sistema EGR controvertido en el procedimiento principal, instalado para garantizar que se limitan las emisiones conforme al Reglamento n.º 715/2007 debería estar operativo tanto durante la fase de pruebas de homologación en laboratorio como durante la utilización del vehículo en condiciones normales.
- 97 En lo que atañe, a continuación, al contexto en el que se enmarca el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, del apartado 77 de la presente sentencia se desprende que, en virtud del artículo 4, apartado 2, de este Reglamento, las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deben garantizar que se limiten eficazmente, en particular, las emisiones del tubo de escape a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización. Además, el artículo 5, apartado 1, del mencionado Reglamento establece que los fabricantes deben equipar los vehículos de manera que los componentes que actúen sobre las emisiones permitan que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla los límites de emisión dispuestos en el citado Reglamento y sus medidas de aplicación.
- 98 Ha de señalarse que, en ese contexto, no afloran elementos que permitan trazar una distinción entre el funcionamiento del dispositivo controvertido durante la fase de las pruebas de homologación y durante la conducción en condiciones normales de utilización de los vehículos. En efecto, como ha señalado la Abogada General en el punto 124 de sus conclusiones, la instalación de un dispositivo cuya única finalidad fuera garantizar que se respetaran los límites de emisión establecidos en el Reglamento n.º 715/2007 únicamente durante la fase de las pruebas de homologación contravendría la obligación de garantizar que se limiten eficazmente las emisiones en condiciones normales de utilización del vehículo.
- 99 Por consiguiente, es preciso adoptar una interpretación del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 según la cual un programa informático, como el controvertido en el procedimiento principal, que modifica el nivel de emisiones de los vehículos en función de las condiciones de conducción que detecta y que solo garantiza el respeto de los límites de emisiones cuando tales condiciones se corresponden con las que se aplican durante los procedimientos de homologación constituye un «dispositivo de desactivación», en el sentido de esta disposición. Así, tal programa constituye un dispositivo de desactivación aun cuando la mejora del rendimiento del sistema de control de las emisiones también pueda observarse puntualmente en condiciones normales de utilización del vehículo.
- 100 Además, esta interpretación queda corroborada por el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, que, según se desprende de los apartados 86 y 87 de la presente sentencia, consiste en reducir considerablemente las emisiones de NOx y en garantizar un elevado nivel de protección medioambiental.
- 101 En efecto, el hecho de que las condiciones normales de utilización de los vehículos puedan coincidir excepcionalmente, según se desprende de la resolución de remisión, con las condiciones de conducción que se aplican durante los procedimientos de homologación, y mejorar así, de forma puntual, el rendimiento del dispositivo de que se trata no afecta a esta interpretación, habida cuenta de que, en condiciones normales de utilización de los vehículos, no suele lograrse el objetivo de reducir las emisiones de NOx.
- 102 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial, puntos 1 y 3, que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos

de homologación previstos en el citado Reglamento a efectos mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones con el fin de obtener la homologación del vehículo es un «dispositivo de desactivación» en el sentido de esa disposición, incluso cuando esa mejora también pueda apreciarse, de forma puntual, en condiciones normales de utilización del vehículo.

Tercera cuestión prejudicial, punto 2, y cuarta cuestión prejudicial

- 103 Con carácter preliminar procede señalar que la tercera cuestión prejudicial, punto 2, y la cuarta cuestión prejudicial versan sobre todas las excepciones establecidas en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Ahora bien, de la resolución de remisión se desprende que las excepciones previstas en el artículo 5, apartado 2, letras b) y c), del mencionado Reglamento carecen de pertinencia a efectos de la resolución del procedimiento principal. Por tanto, no es preciso interpretar las letras b) y c) del citado artículo 5, apartado 2.
- 104 Así, mediante dichas cuestiones prejudiciales, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación, como el controvertido en el procedimiento principal, que mejora sistemáticamente el rendimiento del sistema de control de las emisiones de los vehículos durante los procedimientos de homologación con respecto al apreciado en condiciones normales de utilización puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de dichos dispositivos que establece esa disposición cuando el mencionado dispositivo contribuye a prevenir el envejecimiento o deterioro del motor.
- 105 A tenor del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, está prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. Sin embargo, dicha prohibición tiene tres excepciones, entre ellas la que figura en la letra a) de la mencionada disposición, según la cual tal prohibición no se aplica cuando «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo».
- 106 Ha de señalarse que los conceptos de «averías» y de «accidentes» no están definidos en el artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007 ni en otros artículos del mismo.
- 107 Procede recordar que de la jurisprudencia citada en el apartado 62 de la presente sentencia se desprende que, a falta de cualquier definición de estos conceptos recogida en el Reglamento n.º 715/2007, la determinación del significado y del alcance de esos términos debe efectuarse, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, conforme al sentido habitual de estos en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el cual se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte.
- 108 Como ha observado la Abogada General en el punto 135 de sus conclusiones, en su sentido habitual en el lenguaje corriente, el término «accidente» se refiere a un suceso imprevisto y súbito que causa daños o acarrea peligros, tales como lesiones o la muerte. En cuanto al término «averías», se refiere a un daño que suele ser el resultado de una causa violenta o súbita.
- 109 Por consiguiente, un dispositivo de desactivación que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones está justificado cuando, en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, permite proteger el motor contra daños súbitos y excepcionales.

- 110 A este respecto, procede señalar que el deterioro y el envejecimiento del motor no pueden considerarse un «accidente» o una «avería», en el sentido de dicha disposición, pues, como observa la Comisión, tales acontecimientos son, en principio, previsibles e inherentes al funcionamiento normal del vehículo.
- 111 Esta interpretación queda corroborada por el contexto del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, que prevé una excepción a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, y por el objetivo que persigue el citado Reglamento. En efecto, toda excepción deber ser objeto de una interpretación estricta que permita salvaguardar su efecto útil y respetar su finalidad (véase, por analogía, sentencia de 3 de septiembre de 2014, Deckmyn y Vrijheidsfonds, C-201/13, EU:C:2014:2132, apartados 22 y 23).
- 112 Puesto que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 constituye una excepción a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, debe ser objeto de interpretación estricta.
- 113 Esa interpretación también queda corroborada por el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y mejorar la calidad del aire en la Unión, lo cual requiere reducir eficazmente las emisiones de NOx a lo largo de la vida normal de los vehículos. La prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, [...] del citado Reglamento quedaría vaciada de contenido y privada de efecto útil si se permitiera a los fabricantes equipar los automóviles con esos dispositivos de desactivación con el único fin de proteger el motor contra el envejecimiento y el deterioro.
- 114 Por consiguiente, como ha señalado la Abogada General en el apartado 146 de sus conclusiones, únicamente los riesgos de daños inmediatos que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación.
- 115 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial, punto 1, y a la cuarta cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación, como el controvertido en el procedimiento principal, que mejora sistemáticamente el rendimiento del sistema de control de las emisiones de los vehículos durante los procedimientos de homologación para respetar los límites de emisiones establecidos en dicho Reglamento y obtener así la homologación de tales vehículos no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de dichos dispositivos que prevé esa disposición, relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo seguro del vehículo, aunque dicho dispositivo contribuya a prevenir el envejecimiento o deterioro del motor.

Costas

- 116 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) declara:

- 1) El artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, debe interpretarse en el sentido de que constituye un «elemento de diseño», a efectos de esta disposición, un programa informático que está incorporado en el calculador de control del motor o que actúa sobre él, siempre que actúe sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y reduzca su eficacia.
- 2) El artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que están comprendidas en el concepto de «sistema de control de las emisiones», que figura en esta disposición, tanto las tecnologías y la estrategia denominada «de postratamiento de los gases de escape», que reducen las emisiones con carácter posterior, es decir, después de su formación, como aquellas que, al igual que el sistema de recirculación de los gases de escape, reducen las emisiones desde el principio, es decir, en el momento de su formación.
- 3) El artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos de homologación previstos en el citado Reglamento a efectos de mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones con el fin de obtener la homologación del vehículo es un «dispositivo de desactivación», a efectos de esta disposición, incluso cuando esa mejora también pueda apreciarse, de forma puntual, en condiciones normales de utilización del vehículo.
- 4) El artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación, como el controvertido en el procedimiento principal, que mejora sistemáticamente el rendimiento del sistema de control de las emisiones de los vehículos durante los procedimientos de homologación para respetar los límites de emisiones establecidos en dicho Reglamento, y obtener así la homologación de tales vehículos, no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de dichos dispositivos que prevé esa disposición, relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo seguro del vehículo, aunque dicho dispositivo contribuya a prevenir el envejecimiento o deterioro del motor.

Firmas