



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 14 de julio de 2022\*

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Homologación de tipo de los vehículos de motor — Artículo 3, punto 10 — Artículo 5, apartados 1 y 2 — Dispositivo de desactivación — Vehículos de motor — Motor diésel — Emisiones de gases contaminantes — Sistema de control de las emisiones — *Software* integrado en la unidad de control del motor — Válvula de recirculación de gases de escape (válvula EGR) — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) limitada por una “ventana de temperaturas” — Prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones — Artículo 5, apartado 2, letra a) — Excepción a dicha prohibición»

En el asunto C-128/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal regional de Klagenfurt, Austria), mediante resolución de 19 de febrero de 2020, recibida este mismo día en el Tribunal de Justicia, en el procedimiento entre

**GSMB Invest GmbH & Co. KG**

y

**Auto Krainer GesmbH,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, el Sr. L. Bay Larsen, Vicepresidente, el Sr. A. Arabadjiev, las Sras. A. Prechal y K. Jürimäe, el Sr. C. Lycourgos y la Sra. I. Ziemele, Presidentes de Sala, y los Sres. M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (Ponente), N. Piçarra y N. Wahl, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

\* Lengua de procedimiento: alemán.

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de GSMB Invest GmbH & Co. KG, por el Sr. T. Kainz, Rechtsanwalt;
- en nombre de Auto Krainer GesmbH, por los Sres. H. Gärtner, F. Gebert y F. Gonsior, la Sra. C. Harms, los Sres. N. Hellermann y F. Kroll, la Sra. M. Lerbinger, el Sr. S. Lutz-Bachmann, la Sra. L.-K. Mannefeld, los Sres. K.-U. Opper, H. Posser y J. Quecke, la Sra. K. Schramm, los Sres. W. F. Spieth y J. von Nordheim, la Sra. K. Vorbeck y los Sres. B. Wolfers y B. Wollenschläger, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller y D. Klebs, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Huttunen y M. Noll-Ehlers, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de septiembre de 2021;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3, punto 10, y 5, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo 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 litigio entre GSMB Invest GmbH & Co. KG y Auto Krainer GesmbH, relativo a una pretensión dirigida a obtener la anulación de un contrato de compraventa de un vehículo de motor equipado con un *software* que reduce la recirculación de los gases contaminantes del vehículo en función de la temperatura y la altitud detectadas.

### **Marco jurídico**

#### ***Derecho de la Unión***

##### *Reglamento n.º 715/2007*

- 3 A tenor de los considerandos 1 y 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.

[...]

(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. [...]»

4 El artículo 1, apartado 1, de este Reglamento establece:

«El presente Reglamento establece requisitos técnicos comunes para la homologación de tipo de los vehículos de motor (“los vehículos”) y las piezas de recambio, como los dispositivos de control de la contaminación de recambio, por lo que se refiere a sus emisiones.»

5 El artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento dispone:

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

[...]

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».

6 El artículo 4, apartados 1 y 2, del mismo Reglamento tiene el siguiente tenor:

«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. [...]

[...]»

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

«1. El fabricante equipará 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 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.»

8 El anexo I de este Reglamento, titulado «Límites de emisiones», establece, en particular, los valores límite de emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>).

#### *Reglamento n.º 692/2008*

9 El 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), fue modificado por el Reglamento (UE) n.º 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011 (DO 2011, L 158, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 692/2008»). Con efectos de 1 de enero de 2022, el Reglamento n.º 692/2008 fue derogado por el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento n.º 715/2007, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento n.º 692/2008 (DO 2017, L 175, p. 1). Sin embargo, habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal, el Reglamento n.º 692/2008 era aplicable a este.

10 Según el artículo 1 del Reglamento n.º 692/2008:

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

11 El artículo 2, punto 18, del Reglamento n.º 692/2008 tenía el siguiente tenor:

«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.»

12 El artículo 3, apartado 9, del citado Reglamento disponía que:

«El ensayo del tipo 6, por el que se miden las emisiones a baja temperatura y que figura en el anexo VIII, no se aplicará a los vehículos diésel.

No obstante, al solicitar la homologación, los fabricantes presentarán ante el organismo de homologación la información que demuestre que el dispositivo de postratamiento de [óxidos de

nitrógeno (NOx)] alcanza una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los [400] segundos a partir de un arranque en frío a  $-7$  [grados Celsius], como se describe en el ensayo del tipo 6.

Asimismo, el fabricante facilitará al organismo de homologación información sobre la estrategia de funcionamiento del sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), incluido su funcionamiento a baja temperatura.

Esta información también incluirá la descripción de cualquier impacto en las emisiones.

El organismo de homologación no concederá la homologación si la información facilitada no es suficiente para demostrar que el dispositivo de postratamiento alcanza realmente una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz en el período de tiempo designado.

[...]»

- 13 El artículo 10 de dicho Reglamento, titulado «Dispositivos anticontaminantes», establecía en su apartado 1:

«El fabricante velará por que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en los vehículos homologados CE que entran en el ámbito de aplicación del [Reglamento n.º 715/2007] obtengan la homologación CE como unidades técnicas independientes a tenor de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, 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 (Directiva marco) (DO 2007, L 263, p. 1)], de conformidad con los artículos 12 y 13 y el anexo XIII del presente Reglamento.

A efectos del presente Reglamento, se considerarán dispositivos anticontaminantes los convertidores catalíticos y los filtros de partículas.

[...]»

- 14 El anexo I del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Disposiciones administrativas sobre la homologación CE», indicaba lo siguiente en su punto 3.3, titulado «Extensión con respecto a la durabilidad de los dispositivos anticontaminantes (ensayo del tipo 5)»:

«3.3.1. La homologación se extenderá a diferentes tipos de vehículos, siempre y cuando los parámetros del vehículo, motor o sistema anticontaminante especificados a continuación sean idénticos o se mantengan dentro de las tolerancias prescritas.

3.3.1.1. Vehículo

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parámetros del sistema anticontaminante:

a) Convertidores catalíticos y filtros de partículas:

[...]

[...]

c) EGR:

con o sin

tipo (refrigerado o sin refrigerar, control activo o pasivo, presión alta o baja).

[...]»

### ***Derecho austriaco***

15 El artículo 879, apartado 1, del Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil General), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «ABGB»), establece:

«Será nulo el contrato que contravenga una prohibición legal o que sea contrario a las buenas costumbres.»

16 El artículo 932, apartados 1 y 4, del ABGB dispone lo siguiente:

«(1) Cuando exista un vicio, el adquirente podrá exigir la subsanación (reparación o aportación de lo que falte), la sustitución del bien, una reducción razonable de la contraprestación (reducción del precio) o la resolución del contrato (redhibición).

[...]

(4) Cuando tanto la subsanación como la sustitución del bien sean imposibles o impliquen para el vendedor un coste desproporcionado, el adquirente tendrá derecho a una reducción del precio o, cuando no se trate de un vicio de escasa importancia, a la redhibición. [...]»

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

17 El 9 de enero de 2011, GSMB Invest celebró con Auto Krainer un contrato de compraventa de un vehículo automóvil de la marca Volkswagen, modelo Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI, equipado con un motor diésel de tipo EA 189 —Euro 5—, de una cilindrada de 2 litros, que llevaba instalado una válvula de recirculación de gases de escape (en lo sucesivo, «válvula EGR»).

18 El 27 de diciembre de 2017, GSMB Invest interpuso una demanda ante el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria), que es el órgano jurisdiccional remitente, para obtener la anulación del referido contrato de compraventa, fundando su pretensión en los artículos 879, apartado 1, y 932, apartado 4, del ABGB, a cambio del pago de una compensación por uso.

19 En apoyo de su demanda, GSMB Invest sostiene que compró el vehículo en cuestión suponiendo que adquiriría un vehículo nuevo respetuoso con el medio ambiente y creyendo, en particular, que los gases de escape que emitía cumplían las normas legales vigentes. Pues bien, según GSMB, tras la actualización del *software* integrado en la unidad de control del motor con la que va equipado dicho vehículo, realizada por Volkswagen el 9 de mayo de 2017, la purificación de los gases de escape solo está operativa cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius y se circula a menos de 1 000 metros de altitud (en lo sucesivo, «ventana de temperaturas»). GSMB entiende que esta ventana de temperaturas constituye un sistema ilícito de conmutación, toda vez

que la necesidad de tal dispositivo no puede justificarse por ninguna de las excepciones previstas en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Para GSMB, entre otras razones, la reducción de la purificación de los gases de escape provocada por la ventana de temperaturas no sirve para proteger el motor del vehículo en cuestión contra las averías directamente ocasionadas.

- 20 Auto Krainer sostiene que todos los fabricantes de vehículos diésel de la categoría Euro 5 utilizan tal ventana de temperaturas y que el Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor, Alemania), la autoridad competente en materia de homologación de tipo en Alemania, consideró que esa ventana de temperaturas era una medida lícita en virtud del Reglamento n.º 715/2007. Además, en el control que efectuó de la actualización del *software* en cuestión, dicha autoridad constató que esta no incidía negativamente en la durabilidad de los dispositivos de reducción de la contaminación.
- 21 El órgano jurisdiccional remitente entiende que, con arreglo a los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, la ventana de temperaturas es un dispositivo de desactivación ilícito. El órgano jurisdiccional remitente explica que, en la mayoría de los países de la Unión Europea, en particular en Alemania y Austria, la temperatura ambiente suele ser inferior a 15 grados Celsius a lo largo del año y, habida cuenta del relieve de estos países, los vehículos circulan muy a menudo por encima de los 1 000 metros de altitud, de suerte que puede esperarse razonablemente que se produzcan tales condiciones de circulación durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo en el sentido del citado artículo 3, punto 10.
- 22 Pues bien, según el referido órgano jurisdiccional, la excepción prevista en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 no puede servir como fundamento jurídico para unos dispositivos de desactivación que entran en funcionamiento en condiciones «normales» de utilización del vehículo.
- 23 Dicho órgano jurisdiccional añade que el artículo 3, apartado 9, del Reglamento n.º 692/2008 determina el lapso de tiempo en el que debe lograrse un funcionamiento eficaz del motor tras un arranque en frío. A tenor de esta disposición, el dispositivo de postratamiento de los óxidos de nitrógeno (NOx) debe alcanzar una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los 400 segundos a partir de un arranque en frío a -7 grados Celsius. Los organismos de homologación no pueden expedir una homologación de tipo CE si no se han acreditado suficientemente los requisitos establecidos en dicha disposición. De esta carga de la prueba se infiere que el legislador de la Unión ha establecido claramente que una ventana de temperaturas no puede estar justificada si no cumple esos requisitos.
- 24 El órgano jurisdiccional remitente señala no obstante que el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado aún sobre las cuestiones de interpretación de las disposiciones del Reglamento n.º 715/2007 suscitadas por el litigio que se le ha sometido.
- 25 En tales circunstancias, el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
  - «1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del [Reglamento n.º 715/2007], en el sentido de que el equipamiento de un vehículo, a los efectos del artículo 1, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007, es ilícito si la [válvula EGR], es decir, un componente que puede afectar a las emisiones, se ha diseñado de manera que la tasa de recirculación de los gases de escape, esto es, la tasa de gases de escape que son reconducidos, se regula de modo que solamente [en la

ventana de temperaturas] se garantiza un modo de bajas emisiones y que, fuera de dicha ventana de temperaturas, en un margen de 10 grados Celsius, y por encima de los 1 000 metros de altitud, en un intervalo de 250 metros, la referida tasa se reduce de un modo lineal a 0, de modo que se produce un incremento de las emisiones de [óxidos de nitrógeno (NOx)] más allá de los valores límite fijados por el Reglamento n.º 715/2007?

- 2) ¿Debe interpretarse la referencia a un dispositivo cuya necesidad se justifique “como protección del motor contra averías o accidentes” en el artículo 5, apartado 2, del [Reglamento n.º 715/2007], en el sentido de que no cumple las disposiciones excepcionales un tratamiento de los gases de escape que sirve principalmente para preservar componentes como la válvula EGR, el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel?
- 3) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del [Reglamento n.º 715/2007] en el sentido de que un tratamiento de los gases de escape que garantiza la plena funcionalidad de los dispositivos de control de la contaminación solamente en una gama de temperaturas [que está situada en la ventana de temperaturas] [...], de modo que no es plenamente operativo en Europa y especialmente en Austria la mayor parte del año, no cumple el requisito del artículo 5, apartado 1, [de este Reglamento], relativo al vehículo “funcionando normalmente” y constituye un dispositivo de desactivación ilícito?»

## Sobre las cuestiones prejudiciales

### *Cuestiones prejudiciales primera y tercera*

- 26 Con carácter preliminar, conviene recordar que, según reiterada jurisprudencia, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este último proporcionar al juez nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce. En consecuencia, aun cuando, desde un punto de vista formal, el órgano jurisdiccional remitente haya limitado su cuestión prejudicial a la interpretación de una determinada disposición del Derecho de la Unión, tal circunstancia no obsta para que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los elementos de interpretación de este Derecho que puedan serle útiles para enjuiciar el asunto de que conoce, con independencia de que haya hecho o no referencia a ellos en el enunciado de sus cuestiones prejudiciales. A este respecto, corresponde al Tribunal de Justicia extraer del conjunto de datos aportados por el órgano jurisdiccional nacional, y especialmente de la motivación de la resolución de remisión, los elementos de dicho Derecho que requieren una interpretación, habida cuenta del objeto del litigio principal (sentencia de 15 de julio de 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, apartado 23 y jurisprudencia citada).
- 27 En el presente asunto, las cuestiones prejudiciales primera y tercera, a las que debe responderse conjuntamente, hacen referencia al artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007. Sin embargo, de la petición de decisión prejudicial se deduce que el órgano jurisdiccional remitente trata de determinar si la ventana de temperaturas constituye un «dispositivo de desactivación», en el sentido del artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento, cuyo uso está en principio prohibido según el artículo 5, apartado 2, del mismo Reglamento.
- 28 Procede señalar que, en sus observaciones escritas, Auto Krainer sostiene que el órgano jurisdiccional remitente ha descrito el funcionamiento del *software* en cuestión de manera errónea. Auto Krainer explica que este *software* provoca una reducción de la tasa de

recirculación de los gases de escape cuando la temperatura del aire de admisión del motor, y no la temperatura ambiente, es inferior a 15 grados Celsius, y que, en el plano técnico, consta que esta temperatura del aire de admisión del motor es, por término medio, superior en 5 grados Celsius a la temperatura ambiente. Por consiguiente, los gases de escape recirculan en su totalidad siempre que la temperatura ambiente sea igual o superior no a 15 grados Celsius, sino a 10 grados Celsius, es decir, dentro de los valores de la temperatura ambiente media a lo largo del año en Alemania, a saber, 10,4 grados Celsius. Además, según Auto Krainer, el referido órgano jurisdiccional omite indicar que, si la temperatura ambiente es inferior a 10 grados Celsius, la tasa de recirculación de los gases de escape se reduce linealmente a 0, pero siempre de forma progresiva y hasta una temperatura ambiente de -5 grados Celsius.

- 29 No obstante, es preciso recordar que, en el marco de un procedimiento con arreglo al artículo 267 TFUE, basado en una clara separación de las funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, solo el juez nacional es competente para constatar y apreciar los hechos del litigio principal y para interpretar y aplicar el Derecho nacional (sentencia de 9 de julio de 2020, Raiffeisen Bank y BRD Groupe Société Générale, C-698/18 y C-699/18, EU:C:2020:537, apartado 46).
- 30 En estas circunstancias, para dar una respuesta útil a ese órgano jurisdiccional, procede considerar que, mediante sus cuestiones prejudiciales primera y tercera, dicho órgano jurisdiccional pregunta, en esencia, si el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas constituye un «dispositivo de desactivación» en el sentido del citado artículo 3, punto 10.
- 31 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, 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».
- 32 El Tribunal de Justicia ha declarado que tal definición de dispositivo de desactivación atribuye 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 [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 64].
- 33 El Tribunal de Justicia ha declarado igualmente que están comprendidas en el concepto de «sistema de control de las emisiones», que figura en el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, 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 [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 90].

- 34 En el presente asunto, de la resolución de remisión se deduce que el vehículo en cuestión está equipado con una válvula EGR y un *software* integrado en la unidad de control del motor. Esta válvula es una de las tecnologías utilizadas por los fabricantes de automóviles para controlar y reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) generadas por la combustión incompleta del carburante. La eficacia de la descontaminación está vinculada a la apertura de la válvula EGR, que se regula mediante el *software* antes mencionado. Fuera de la ventana de temperaturas que se estableció con la actualización de dicho *software* y a la que se ha hecho referencia en el apartado 19 de la presente sentencia, la tasa de recirculación de los gases de escape se reduce de modo lineal a 0, lo que da lugar a que se rebasen los valores límite de emisiones fijados para los óxidos de nitrógeno (NOx) por el Reglamento n.º 715/2007.
- 35 De esta manera, el *software* controvertido en el litigio principal, programado según la ventana de temperaturas, detecta la temperatura del aire y la altitud a la que se circula, «con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de las emisiones», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.
- 36 Por consiguiente, dado que actúa sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y reduce su eficacia, tal *software* constituye un «elemento de diseño» en el sentido de esta disposición [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 66].
- 37 A efectos de determinar si el *software* controvertido en el litigio principal constituye un dispositivo de desactivación, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, es preciso examinar además si dicho *software* reduce la eficacia del mencionado sistema «en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo».
- 38 El Reglamento n.º 715/2007 no define el concepto de «funcionamiento y [...] utilización normales del vehículo» y no efectúa ninguna remisión al Derecho de los Estados miembros para determinar el sentido y el alcance de tal concepto.
- 39 Así pues, este concepto constituye un concepto de Derecho de la Unión que debe ser objeto de una interpretación autónoma y uniforme en toda la Unión, que ha de buscarse teniendo en cuenta no solo el tenor de las disposiciones en las que figura, sino también el contexto de dichas disposiciones y el objetivo que pretenden alcanzar (véase, por analogía, la sentencia de 26 de enero de 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 y C-423/19, EU:C:2021:63, apartado 45).
- 40 Como se desprende del propio tenor del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, el concepto de «funcionamiento y [...] utilización normales» de un vehículo se refiere a la utilización de este en condiciones normales de conducción, es decir, que no se refiere únicamente, como sostiene en esencia Auto Krainer en sus observaciones escritas, a su utilización en las condiciones previstas para las pruebas de homologación, aplicables en el momento de los hechos del litigio principal, denominadas «New European Driving Cycle» (NEDC), que se efectúan en laboratorio y consisten en la repetición de cuatro ciclos urbanos seguidos de un ciclo extraurbano. Ese concepto alude, pues, a la utilización del vehículo en condiciones reales de conducción, tal como se dan normalmente en el territorio de la Unión [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartados 96 y 101]. En efecto, los ciclos de pruebas para comprobar las emisiones de los vehículos en el marco del procedimiento

de homologación no se basan en condiciones de circulación reales [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 92].

- 41 El contexto en el que se enmarca el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 viene a corroborar tal interpretación. En efecto, en virtud del artículo 4, apartado 2, del citado Reglamento, las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deberán garantizar que se limiten eficazmente 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 el fabricante deberá equipar los vehículos de manera que los componentes que actúen sobre las emisiones, como el *software* controvertido en el litigio principal, permitan que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla los límites de emisión dispuestos en el citado Reglamento y sus medidas de aplicación [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 97].
- 42 Pues bien, en las referidas disposiciones no afloran elementos que permitan trazar una distinción entre el funcionamiento de un dispositivo como el *software* controvertido en el litigio principal durante la fase de las pruebas de homologación y durante la conducción en condiciones normales de utilización de los vehículos. Por el contrario, la instalación de un dispositivo que permitiera garantizar que se respetaran los valores límite de emisiones establecidos en el Reglamento n.º 715/2007 únicamente durante la fase de las pruebas de homologación, siendo así que en esta fase de pruebas no es posible reproducir condiciones de utilización normales de un vehículo, contravendría la obligación de garantizar que se limiten eficazmente las emisiones en tales condiciones de utilización [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartados 97 y 98]. Lo mismo vale para la implantación de un dispositivo que solo permita garantizar ese respeto en el marco de una ventana de temperaturas que, aunque abarque las condiciones en las que tiene lugar la fase de pruebas de homologación, no corresponde a unas condiciones normales de conducción como las que se definen en el apartado 40 de la presente sentencia.
- 43 La interpretación que figura en el apartado 40 de la presente sentencia, según la cual el concepto de «funcionamiento y [...] utilización normales» de un vehículo hace referencia a su utilización en condiciones reales de conducción, tal como se dan normalmente en el territorio de la Unión, resulta igualmente corroborada por el objetivo que se persigue con el Reglamento n.º 715/2007, que consiste, como se deduce de los considerandos 1 y 6 de este, en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y, más concretamente, en reducir considerablemente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los vehículos diésel para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartados 67, 86 y 87].
- 44 En cuanto a la cuestión de si un *software* como el controvertido en el litigio principal reduce la eficacia del sistema de control de emisiones en condiciones normales de conducción, consta que una temperatura ambiente inferior a 15 grados Celsius, así como conducir en carreteras que se hallan a más de 1 000 metros de altitud, es algo normal en el territorio de la Unión.
- 45 Procede señalar además que el Reglamento n.º 692/2008, aplicable a los hechos del litigio principal, que establece, según su artículo 1, las medidas de aplicación de los artículos 4, 5 y 8 del Reglamento n.º 715/2007, dispone, en su artículo 3, apartado 9, párrafo segundo, que los

fabricantes deben presentar ante el organismo de homologación la información que demuestre que el dispositivo de postratamiento de los óxidos de nitrógeno (NOx) de sus vehículos alcanza una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los 400 segundos a partir de un arranque en frío a -7 grados Celsius. Según este artículo 3, apartado 9, párrafo quinto, el organismo de homologación no concederá la homologación si la información facilitada no es suficiente para demostrar que el dispositivo de postratamiento alcanza realmente una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz en el período de tiempo designado. Esta última disposición confirma la interpretación según la cual los valores límite de emisiones establecidos en el Reglamento n.º 715/2007 deben respetarse cuando las temperaturas son claramente inferiores a 15 grados Celsius.

- 46 Por consiguiente, procede considerar que un *software* como el controvertido en el litigio principal reduce 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», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, por lo que constituye un dispositivo de desactivación a los efectos de esta disposición.
- 47 En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y tercera que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en ese Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas constituye un «dispositivo de desactivación» en el sentido del citado artículo 3, punto 10.

### *Segunda cuestión prejudicial*

- 48 Mediante su segunda cuestión prejudicial, 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 que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de utilizar tales dispositivos, establecida en la citada disposición, si el referido dispositivo contribuye a preservar componentes como la válvula EGR, el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel.
- 49 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. No obstante, esta prohibición viene atenuada por tres excepciones, entre ellas la que figura en la letra a) de dicho artículo 5, apartado 2, a saber, cuando «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo».
- 50 En la medida en que introduce una excepción a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, esta disposición debe ser objeto de una interpretación estricta [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartados 111 y 112].
- 51 Por lo que respecta, en primer término, al concepto de «motor», como señaló el Abogado General en los puntos 118 y 119 de sus conclusiones, el anexo I del Reglamento n.º 692/2008 opera una diferenciación explícita entre el motor y el sistema anticontaminante. En efecto, las prescripciones relativas al «motor» figuran en el punto 3.3.1.2 de dicho anexo, mientras que las

relativas a los «parámetros del sistema anticontaminante» se insertan en el punto 3.3.1.3. Este último punto, letras a) y c), incluye expresamente los filtros de partículas y la recirculación de los gases de escape. Además, según el artículo 10, apartado 1, párrafo segundo, de dicho Reglamento, los filtros de partículas serán considerados, a efectos de este Reglamento, dispositivos anticontaminantes.

- 52 Por consiguiente, la válvula EGR, el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel constituyen componentes distintos del motor. En efecto, la válvula EGR se sitúa a la salida del motor, tras el colector de escape. Cuando se abre, dicha válvula permite que los gases de escape circulen por el colector de admisión para que se quemen por segunda vez y se enfríen gracias a un intercambiador de calor, el intercambiador térmico EGR. Por su parte, el filtro de partículas, situado antes del tubo de escape, permite filtrar el aire para retener las partículas finas contaminantes.
- 53 A continuación, por lo que respecta a los conceptos de «accidentes» y de «averías» que figuran en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, el Tribunal de Justicia ha declarado que, para poder estar justificado con arreglo a dicha disposición, un dispositivo de desactivación que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones debe permitir proteger el motor contra daños súbitos y excepcionales [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 109].
- 54 En consecuencia, el deterioro y el envejecimiento del motor no pueden considerarse, en cualquier caso, un «accidente» o una «avería», en el sentido de la citada disposición, pues tales acontecimientos son, en principio, previsibles e inherentes al funcionamiento normal de un vehículo [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 110].
- 55 Esta interpretación resulta corroborada por el objetivo del Reglamento n.º 715/2007, que consiste, como se ha señalado en el apartado 43 de la presente sentencia, en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental mejorando la calidad del aire dentro de la Unión, lo que implica reducir efectivamente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) a lo largo de la vida normal de los vehículos. En efecto, la prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, de este Reglamento quedaría vacía de contenido y privada de efecto útil si se permitiera a los fabricantes equipar los automóviles con tales dispositivos de desactivación con el único fin de proteger el motor contra el envejecimiento y el deterioro [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 113].
- 56 Así pues, únicamente los riesgos de averías o de accidentes inmediatos en el motor que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.
- 57 La interpretación del término «avería» que efectuó el Tribunal de Justicia en la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel) (C-693/18, EU:C:2020:1040), no resulta desvirtuada por la alegación del Gobierno alemán y de Auto Krainer según la cual el término correspondiente que figura en la versión inglesa («damage») y alemana («Beschädigung») ponen de manifiesto que el término no abarca únicamente acontecimientos súbitos e imprevisibles.

- 58 En efecto, por un lado, como señaló, en esencia, el Abogado General en el punto 115 de sus conclusiones, aunque, a diferencia de la definición del mismo término en lengua francesa, las definiciones del referido término en lengua inglesa y alemana no implican necesariamente que una avería se deba a un acontecimiento «súbito», tampoco invalidan la interpretación del término «avería» realizada por el Tribunal de Justicia. Por otro lado, procede recordar que la interpretación estricta realizada por el Tribunal de Justicia se basa en las razones expuestas en los apartados 50 y 55 de la presente sentencia.
- 59 Sin embargo, el Gobierno alemán y Auto Krainer alegan que el dispositivo de desactivación en cuestión está justificado, toda vez que, en caso de temperaturas demasiado bajas o demasiado elevadas, pueden formarse acumulaciones de partículas en la recirculación de los gases de escape que pueden dar lugar a una mala colocación de la válvula EGR, a saber, por ejemplo, una válvula que ya no se abre o que ya no se cierra correctamente, o incluso a que la válvula quede obstruida totalmente. Una válvula EGR dañada o mal colocada puede ocasionar averías al propio motor y causar, en particular, pérdidas de potencia del vehículo. Afirman que, además, es imposible prever y calcular en qué momento se alcanzará el umbral de fallo de la válvula EGR, pues dicho umbral puede rebasarse de forma súbita e imprevisible, por más que se realice un mantenimiento regular de la válvula. Las pérdidas de potencia del vehículo, que se producen de manera súbita e imprevisible, afectan al manejo seguro del vehículo, aumentando considerablemente, por ejemplo, el riesgo de accidente de circulación grave al realizar una maniobra de adelantamiento.
- 60 Auto Krainer sostiene asimismo que el deterioro de componentes del sistema de recirculación de gases de escape, al provocar un mal funcionamiento de la válvula EGR que puede llegar hasta la obstrucción de esta, puede entrañar la combustión del filtro de partículas y el incendio del motor, e incluso, como consecuencia de ello, el incendio del vehículo entero, lo que impide hablar de un manejo seguro del vehículo.
- 61 A este respecto, se ha de señalar que del propio tenor del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 se infiere que, para estar comprendida en la excepción que contiene esta disposición, la necesidad de un dispositivo de desactivación debe justificarse no solo por razones de protección del motor contra averías o accidentes, sino también por el manejo seguro del vehículo. En efecto, como señaló el Abogado General en el punto 106 de sus conclusiones, habida cuenta del empleo de la conjunción «y» en dicha disposición, esta debe interpretarse en el sentido de que los requisitos que establece son acumulativos.
- 62 Por lo tanto, y habida cuenta, como se ha recalcado en el apartado 50 de la presente sentencia, de la interpretación estricta que debe realizarse de esta excepción, un dispositivo de desactivación como el controvertido en el litigio principal solo puede justificarse con arreglo a dicha excepción si se demuestra que el dispositivo en cuestión responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidente en el motor, causados por un mal funcionamiento de un componente del sistema de recirculación de los gases de escape de tal gravedad que genere un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con dicho dispositivo. No obstante, como advirtió el Abogado General en el punto 126 de sus conclusiones, en el litigio principal, tal verificación forma parte de la apreciación de los hechos que incumbe exclusivamente al órgano jurisdiccional remitente.
- 63 Al propio tiempo, si bien es cierto que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 no impone formalmente otros requisitos para la aplicación de la excepción prevista en la misma disposición, no es menos cierto que un dispositivo de desactivación diseñado para, en condiciones normales de circulación, funcionar la mayor parte del año con el fin de que el

motor esté protegido contra averías o accidentes y se garantice el manejo seguro del vehículo es manifiestamente contrario al objetivo perseguido por ese Reglamento, que solo admite las excepciones de la citada disposición en unas circunstancias muy específicas, y socavaría desproporcionadamente el principio mismo de la limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los vehículos.

- 64 En consecuencia, en vista de la interpretación estricta que debe realizarse del citado artículo 5, apartado 2, letra a), tal dispositivo de desactivación no puede estar justificado al amparo de esta disposición.
- 65 Admitir que un dispositivo de desactivación como el descrito en el apartado 63 de la presente sentencia pueda estar comprendido en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 implicaría que esta excepción resultaría aplicable la mayor parte del año en las condiciones reales de conducción que predominan en el territorio de la Unión, de suerte que la regla general de la prohibición de tales dispositivos de desactivación que contiene el citado artículo 5, apartado 2, podría aplicarse en la práctica con menos frecuencia que la referida excepción.
- 66 Por otra parte, Auto Krainer y el Gobierno alemán alegan que el concepto de «necesidad» de un dispositivo de desactivación no exige la mejor técnica disponible, y que debe tenerse en cuenta el estado de la técnica en la fecha de la homologación de tipo CE para apreciar si esa necesidad está justificada por razones de protección del motor y de un manejo seguro del vehículo, en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007. Sostienen que, de hecho, es cuestión pacífica que la utilización de un sistema EGR que funcione según una ventana de temperaturas, en distinta medida dependiendo de la fecha de homologación, corresponde al estado de la técnica. Añaden que la interpretación del término «necesidad», que figura en esta disposición, debe tener en cuenta la necesidad de ponderar los intereses de orden medioambiental y los intereses económicos de los fabricantes.
- 67 A este respecto, procede recalcar, como señaló el Abogado General en el punto 129 de sus conclusiones, por un lado, que del considerando 7 del Reglamento n.º 715/2007 se infiere que, cuando el legislador de la Unión determinó los valores límite de emisiones de gases contaminantes, tuvo en cuenta los intereses económicos de los fabricantes y, en particular, los costes que implicaba para las empresas la necesidad de respetar esos valores. De esta manera, incumbe a los fabricantes adaptarse y aplicar dispositivos técnicos adecuados para respetar dichos valores, pues el Reglamento no exige en modo alguno la utilización de una tecnología concreta.
- 68 Por otro lado, como se ha indicado en el apartado 55 de la presente sentencia, el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, consistente en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental mejorando la calidad del aire dentro de la Unión, requiere reducir eficazmente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) a lo largo de la vida normal de los vehículos [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 113]. Pues bien, autorizar un dispositivo de desactivación en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento por el mero hecho de que, por ejemplo, los gastos de investigación sean elevados, el dispositivo técnico sea costoso o las operaciones de mantenimiento del vehículo sean más frecuentes y más caras para el usuario, implicaría tener que reconsiderar ese objetivo.

- 69 En tales circunstancias, y habida cuenta de que, como se ha señalado en los apartados 50 y 62 de la presente sentencia, esta disposición debe ser objeto de una interpretación estricta, procede considerar que la «necesidad» de un dispositivo de desactivación, a los efectos de la referida disposición, solo existirá cuando, en el momento de la homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo que va equipado con él, ninguna otra solución técnica permita evitar riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo.
- 70 Por consiguiente, procede responder a la segunda 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 que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de utilizar tales dispositivos, establecida en esa disposición, por el mero hecho de que el referido dispositivo contribuya a preservar componentes como la válvula EGR, el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel, a no ser que se demuestre que dicho dispositivo responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor, causados por un mal funcionamiento de uno de esos componentes, de tal gravedad que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con el mismo dispositivo. En cualquier caso, no puede estar comprendido en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 un dispositivo de desactivación diseñado para funcionar, en condiciones normales de circulación, la mayor parte del año con el fin de que el motor esté protegido contra averías o accidentes y se garantice el manejo seguro del vehículo.

### Costas

- 71 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, 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 (Gran Sala) declara:

- 1) El artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo 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, en relación con el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius y se circula a menos de 1 000 metros de altitud constituye un «dispositivo de desactivación» en el sentido del citado artículo 3, punto 10.**
- 2) El artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius y se circula a menos de 1 000 metros de altitud no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de**

**utilizar tales dispositivos, establecida en esa disposición, por el mero hecho de que el referido dispositivo contribuya a preservar componentes como la válvula de recirculación de los gases de escape (EGR), el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel, a no ser que se demuestre que dicho dispositivo responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor, causados por un mal funcionamiento de uno de esos componentes, de tal gravedad que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con el mismo dispositivo. En cualquier caso, no puede estar comprendido en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 un dispositivo de desactivación diseñado para funcionar, en condiciones normales de circulación, la mayor parte del año con el fin de que el motor esté protegido contra averías o accidentes y se garantice el manejo seguro del vehículo.**

Firmas