

Asunto C-873/19

Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia

Fecha de presentación:

29 de noviembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

20 de noviembre de 2019

Parte demandante:

Deutsche Umwelthilfe e. V.

Parte demandada:

República Federal de Alemania

Parte coadyuvante:

Volkswagen AG

Objeto del procedimiento principal

Legitimación procesal de una asociación de defensa del medio ambiente en un litigio sobre la admisibilidad de dispositivos de desactivación en motores diésel — Admisibilidad de la denominada «ventana térmica» con arreglo al Reglamento n.º 715/2007 — Parámetros y criterios en relación con la necesidad de un dispositivo de desactivación

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación del Convenio de Aarhus y del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

Cuestiones prejudiciales

1. ¿Debe interpretarse el artículo 9, apartado 3, del Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, hecho en Aarhus el 25 de junio de 1998 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2005/370/CE del Consejo, de 17 de febrero de 2005, en relación con el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en el sentido de que, en principio, las asociaciones de defensa del medio ambiente deben poder impugnar judicialmente una decisión administrativa por la que se autoriza la fabricación de turismos diésel con dispositivos de desactivación infringiendo posiblemente el artículo 5, apartado 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?
2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión:
 - a) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 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, en el sentido de que el parámetro para evaluar la necesidad de un dispositivo de desactivación que proteja el motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo es, por regla general, el actual estado de la técnica, en el sentido de lo que sea técnicamente factible en el momento en el que se conceda la homologación de tipo CE?
 - b) Además del estado de la técnica, ¿deben tenerse en cuenta otras circunstancias que puedan dar lugar a la admisibilidad de un dispositivo de desactivación, aunque dicho dispositivo, a la luz solamente del correspondiente estado actual de la técnica, no sea «necesario» a los efectos del artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), 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?

Disposiciones de Derecho internacional invocadas

Convenio de la CEPE/ONU sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (en lo sucesivo, «Convenio de Aarhus»), artículo 9, apartado 3

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

Decisión 2005/370/CE del Consejo, de 17 de febrero de 2005, sobre la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»), artículos 47 y 52, apartado 1

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, artículo 5, apartado 2

Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Ley sobre disposiciones complementarias relativas a los recursos en materia de medio ambiente con arreglo a la Directiva 2003/35/CE; en lo sucesivo, «UmwRG»), artículos 1, 2 y 3

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Decreto relativo a la homologación CE de los vehículos de motor y de los remolques, así como de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos), artículo 25, apartados 1 y 2

Verwaltungsgerichtsordnung (Ley de la jurisdicción contencioso-administrativa), artículos 42 y 113, apartado 1, primera frase

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 Las partes litigan acerca de la legitimación procesal de la demandante y de la existencia de dispositivos de desactivación prohibidos o de la admisibilidad de los dispositivos de desactivación en los motores del modelo de automóvil VW Golf Plus TDI (2,0 litros) fabricado por Volkswagen AG, a la que también se invitó a intervenir en el procedimiento.
- 2 La demandante es una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, en virtud del artículo 3 de la UmwRG, para la interposición de recursos, cuyo objeto estatutario es promover la protección de la naturaleza y del medio ambiente, así como la protección de los consumidores en materia de medio ambiente y de salud, en particular mediante la información y el asesoramiento a los consumidores.
- 3 La coadyuvante es un fabricante alemán de automóviles y fabrica, entre otros, el modelo VW Golf Plus TDI (2,0 litros). Los vehículos de este modelo están equipados con un motor diésel con una unidad agregada del tipo EA 189 Euro 5. En el marco del llamado «escándalo del diésel» se supo que, entre otras cosas, los vehículos del modelo mencionado habían sido equipados de fábrica por la coadyuvante con un dispositivo de desactivación. En el momento de la homologación, la unidad de control del motor de este modelo de motor contenía un software que permitía detectar si el vehículo estaba completando un ciclo de conducción en un banco de pruebas. En ese caso se activaba un modo especial en el que la tasa de recirculación de los gases de escape aumentaba considerablemente, de modo que el vehículo emitía menos óxidos de nitrógeno. En condiciones reales de conducción, ese modo se desactivaba por completo, de manera que las emisiones de óxidos de nitrógeno eran significativamente mayores. En el marco del procedimiento de autorización ante el Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Vehículos; en lo sucesivo, «KBA»), la coadyuvante no indicó la presencia de dicho software en el momento de presentar la solicitud. De ese modo, en el banco de pruebas las emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos permanecían dentro de los límites permitidos por la homologación de tipo CE concedida, pero en condiciones normales de circulación las emisiones de óxidos de nitrógeno superaban los valores permitidos por la homologación de tipo CE.
- 4 En una resolución administrativa de 15 de octubre de 2015, firme y no controvertida en el presente litigio, el KBA ordenó a la coadyuvante y a otros que retiraran los dispositivos de desactivación prohibidos y que adoptaran medidas adecuadas para restablecer la legalidad. Dispuso que las soluciones concretas debían ser autorizadas por el KBA antes de su puesta en práctica.
- 5 Seguidamente, la coadyuvante desarrolló una actualización del software para subsanar los defectos conocidos en los sistemas de escape de los vehículos.
- 6 Mediante la resolución de aprobación de 20 de junio de 2016, el KBA declaró frente a la coadyuvante que, tras la instalación de la actualización de software

desarrollada por esta en los vehículos del modelo VW Golf Plus TDI (2,0 litros), ya no había ningún dispositivo de desactivación prohibido. El KBA consideró que los dispositivos de desactivación aún existentes eran admisibles.

- 7 También según las apreciaciones de la demandada, el vehículo controvertido dispone, incluso tras aplicar la actualización del software, de una denominada «ventana térmica» en la que se controla la tasa de recirculación de los gases de escape en función de la temperatura ambiente. De acuerdo con la información proporcionada por la coadyuvante, la tasa de recirculación de los gases de escape es del 0 % a temperaturas inferiores a -9°C , del 85 % entre -9°C y 11°C y a continuación sube a partir de los 11°C , hasta que finalmente alcanza el 100 % a temperaturas ambiente superiores a los 15°C .
- 8 El 15 de noviembre de 2016, la demandante interpuso un recurso en vía administrativa, que aún no ha sido resuelto. Por este motivo, el 24 de abril de 2018 interpuso recurso contencioso-administrativo, solicitando, en particular, la anulación de la resolución de aprobación de 20 de junio de 2016 en la medida en que en ella se declara que no se han detectado dispositivos de desactivación prohibidos y en que los dispositivos de desactivación existentes son clasificados como admisibles.

Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

- 9 La demandante considera que también los dispositivos de desactivación considerados admisibles por el KBA deben considerarse inadmisibles a los efectos del artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, pues los dispositivos de desactivación instalados se activan en cuanto se alcanzan las temperaturas medias que predominan en Alemania, cuando a los fabricantes, en principio, les es posible fabricar e instalar motores que, desde un punto de vista técnico, no requieran que los sistemas de purificación de los gases de escape sean regulados a la baja incluso a temperaturas medias, es decir, en condiciones normales.

Breve exposición de los motivos de la petición de decisión prejudicial

Sobre la primera cuestión prejudicial: legitimación procesal de la demandante

- 10 En opinión del órgano jurisdiccional remitente, en el presente procedimiento la demandante no goza de legitimación procesal con arreglo al Derecho procesal nacional (véase el epígrafe I), de modo que es determinante dilucidar si se puede deducir la legitimación procesal directamente del Derecho de la Unión (véase el epígrafe II).

I. Legitimación procesal con arreglo al Derecho procesal nacional

- 11 El órgano jurisdiccional remitente examina en primer lugar si la legitimación procesal de la demandante resulta del artículo 2, apartado 1, de la UmwRG, en relación con su artículo 1, apartado 1, primera frase. Lo niega porque este asunto ni siquiera está comprendido en el ámbito de aplicación de la UmwRG, regulado en el artículo 1, apartado 1, de esta, que en efecto exige que se trate de la impugnación de un acto administrativo que autorice un «proyecto». Considera que, en cambio, la homologación de tipo de turismos y también la aprobación aquí controvertida, como modificación de la homologación de tipo, son un caso de autorización de productos y no se refieren a un proyecto. En este caso tampoco cabe considerar una interpretación amplia del término «proyecto», como tampoco una aplicación por analogía de las disposiciones de la UmwRG.
- 12 La demandante tampoco puede deducir la legitimación procesal directamente del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, ya que esta disposición no es directamente aplicable. Su aplicación y sus efectos dependen más bien de la adopción de actos jurídicos adicionales por parte de los Estados miembros (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017, *Protect Natur—, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation*, C-664/15, EU:C:2017:987).
- 13 Por último, la demandante no puede asumir y defender judicialmente como propios los derechos subjetivos públicos de una persona física, ya que en este caso no se aprecia que existan tales derechos subjetivos públicos. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, la única infracción que aquí cabe considerar, la de la prohibición de utilizar dispositivos de desactivación, establecida en el artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, no confiere ningún derecho subjetivo a las personas físicas, puesto que la disposición no está pensada para la protección individual de ciudadanos concretos.

II. Legitimación procesal derivada directamente del Derecho de la Unión

- 14 En consecuencia, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, para resolver el litigio es pertinente saber si la legitimación procesal de la demandante puede derivarse directamente del Derecho de la Unión. A la luz de la jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia (sentencia de 20 de diciembre de 2017, *Protect Natur—, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation*, C-664/15, EU:C:2017:987), dicha legitimación podría resultar del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta. Los hechos de este asunto están comprendidos en el ámbito de aplicación del apartado 3 y no del apartado 2 del artículo 9 del Convenio de Aarhus, ya que, en primer lugar, la resolución de aprobación no es una decisión a la que se aplique el artículo 6 del Convenio de Aarhus. En efecto, no se trata de una actividad propuesta de las enumeradas en el anexo I con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra a), ni el artículo 6, según su apartado 1, letra b), es aplicable de conformidad con el Derecho interno debido a que la decisión en cuestión pueda tener un efecto importante sobre el medio ambiente. No existe ninguna disposición en la

legislación nacional en virtud de la cual dicho artículo sea aplicable al presente caso. En segundo lugar, tampoco existe una disposición nacional en el sentido del artículo 9, apartado 2, primera frase, del Convenio de Aarhus que prevea que otras disposiciones pertinentes del Convenio sean aplicables en el presente caso.

- 15 En la sentencia mencionada, dictada en relación con el Derecho austriaco, el Tribunal de Justicia declaró que la interacción de estas normas impone a los Estados miembros la obligación de garantizar la tutela judicial efectiva de los derechos conferidos por el Derecho de la Unión, en particular de las disposiciones del Derecho medioambiental. Consideró que la imposición de criterios en la legislación nacional no puede privar a las asociaciones de defensa del medio ambiente de la posibilidad de instar el control del respeto de las normas del Derecho medioambiental de la Unión. Estimó que, aunque corresponde a los Estados miembros una cierta facultad de apreciación a la hora de transponer dichas exigencias, no se puede permitir que se impongan criterios tan estrictos que hagan prácticamente imposible la impugnación por las asociaciones de defensa del medio ambiente de las acciones u omisiones a las que alude el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus. Declaró que corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales interpretar, en la medida de lo posible, el régimen procesal de manera conforme tanto con los objetivos del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus como con el objetivo de garantizar la tutela judicial efectiva de los derechos que confiere el ordenamiento jurídico de la Unión. Señaló que, si ello resultara imposible, el órgano jurisdiccional nacional deberá entonces dejar de aplicar, en el litigio del que esté conociendo, la norma procedimental que se oponga a ello.
- 16 Las consecuencias resultantes de esta sentencia para el Derecho procesal nacional han sido evaluadas de forma diferenciada en la jurisprudencia nacional.
- 17 Así, en una resolución de 18 de abril de 2018, el Verwaltungsgericht Berlin (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Berlín) llegó a la conclusión de que, a la luz de la decisión del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017, las asociaciones de defensa del medio ambiente reconocidas podían imponer por vía judicial el cumplimiento de normas medioambientales de naturaleza meramente jurídico-objetiva basadas en el Derecho medioambiental de la Unión. Apreció que la disposición alemana pertinente se aplica partiendo de que para sostener la legitimación procesal es suficiente con que una asociación de defensa del medio ambiente reconocida reclame el cumplimiento de disposiciones resultantes del Derecho medioambiental de la Unión.
- 18 El Verwaltungsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Düsseldorf) recogió otra opinión jurídica en su resolución de 24 de enero de 2018. Afirmó que el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta, no exige que se concedan a las asociaciones de defensa del medio ambiente derechos de acción colectiva que vayan más allá de los supuestos regulados en la UmwRG, pues el legislador nacional no tiene por qué garantizar el acceso a los tribunales sin restricción

alguna. Señaló que esto mismo ya se desprende directamente del Convenio de Aarhus, en virtud del cual pueden establecerse «criterios» para los recursos. Adujo que también el artículo 52, apartado 1, de la Carta prevé la posibilidad de limitar por ley el derecho a la tutela judicial efectiva consagrado en el artículo 47, párrafo primero, de la Carta. En su opinión, en principio la legislación procesal nacional brinda a las asociaciones de defensa del medio ambiente un amplio acceso a la justicia. Por tanto, consideró que el hecho de que, en cambio, no puedan impugnar ante los tribunales la autorización de productos concretos no constituye una limitación desproporcionada, ya que estos productos tienen, en sí mismos, escasa importancia para el Derecho medioambiental. Concluyó que, por último, la legislación nacional alemana, frente al Derecho procesal austriaco en que se basó la sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre [de 2017], también contempla posibilidades más amplias para que las asociaciones de defensa del medio ambiente puedan interponer recursos contra las decisiones administrativas.

- 19 También a la vista de esta jurisprudencia nacional divergente duda el órgano jurisdiccional remitente de que el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47 de la Carta, deba interpretarse en el sentido de que las organizaciones de defensa del medio ambiente reconocidas deben poder impugnar una autorización administrativa de un producto como el controvertido en el presente asunto, incluso más allá de las vías de tutela judicial ya existentes en el marco de la UmwRG, en la medida en que pretendan imponer el cumplimiento de disposiciones jurídico-objetivas del Derecho medioambiental de la Unión.
- 20 Con arreglo al artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, cada Parte velará por que los miembros del público que reúnan los eventuales criterios previstos por su Derecho interno puedan entablar procedimientos administrativos o judiciales para impugnar las acciones u omisiones de particulares o de autoridades públicas que vulneren las disposiciones del Derecho medioambiental nacional. Por tanto, en el Convenio de Aarhus tampoco se reconoce un derecho ilimitado a interponer acciones colectivas, sino solo en la medida en que las asociaciones de defensa del medio ambiente cumplan determinados criterios establecidos por la legislación nacional. En consecuencia, los Estados miembros disponen de un margen de apreciación a la hora de configurar sus normas de procedimiento. No obstante, los criterios establecidos por los Estados miembros no deben ser tan estrictos que hagan prácticamente imposible la impugnación por las organizaciones de defensa del medio ambiente de las acciones u omisiones a las que alude el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus.
- 21 El órgano jurisdiccional remitente duda, en primer lugar, de que los «criterios previstos por [el] derecho interno», en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, comprendan solo los criterios relativos al grupo de personas facultadas para impugnar. En ese caso, los Estados miembros solo tendrían un margen de apreciación en relación con la cuestión de qué asociaciones de defensa del medio ambiente deberían tener derecho a hacer valer también ante los tribunales y mediante acciones colectivas los intereses generales

medioambientales. Este tipo de criterios han sido establecidos de forma vinculante por el legislador nacional en el artículo 3 de la UmwRG.

- 22 No obstante, el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus también podría interpretarse en el sentido de que permite a los Estados miembros establecer distinciones en cuanto al objeto de la impugnación y, por tanto, excluir determinadas decisiones administrativas de un control jurisdiccional promovido por asociaciones de defensa del medio ambiente. Debido al gran número de decisiones administrativas relacionadas con el medio ambiente, la restricción a determinadas decisiones que sean graves desde el punto de vista de su impacto ambiental podría ser útil. Esto podría abogar por considerar que la decisión adoptada por el legislador nacional de excluir las autorizaciones de productos del ámbito de aplicación de la UmwRG es, en principio, conforme con el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus. Aunque no se puede atribuir a todas las autorizaciones de productos una relevancia escasa para el Derecho medioambiental, a la vista del elevado número de autorizaciones de productos individuales (como, por ejemplo, la autorización de un vehículo concreto por la autoridad de matriculación localmente competente), también hay consideraciones prácticas que sugieren que los Estados miembros deben poder evitar, mediante tipificaciones, que determinadas decisiones individuales se vean expuestas a la incertidumbre de su impugnabilidad por parte de terceros que previamente no hayan participado en el procedimiento. Con mayor razón ha de ser así si tenemos en cuenta que, por regla general, la decisión no se comunica a dichos terceros y, por lo tanto, no se les informa de los recursos de que disponen.
- 23 A esto se suma que los hechos de la llamada sentencia Protect del Tribunal de Justicia difieren de los del presente asunto, pues, contrariamente a lo que sucedía en aquel asunto, ya resuelto, en la legislación nacional alemana sí existe la posibilidad, también en el marco de la UmwRG, de que las asociaciones de defensa del medio ambiente insten el control de la autorización de proyectos. En Derecho alemán no existe una exclusión total del derecho a interponer acciones colectivas. En consecuencia, en el Derecho procesal alemán no existe una laguna de tutela judicial comparable a la apreciada en la sentencia de 20 de diciembre de 2017 respecto del Derecho austriaco.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

- 24 En la medida en que el Tribunal de Justicia responda afirmativamente a la primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente solicita que responda a las cuestiones planteadas en el punto 2. Si se asume que la demandante goza de legitimación procesal también en el presente asunto, para resolver sobre la legalidad de la resolución de aprobación impugnada será determinante cómo deba interpretarse el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, en particular, qué criterio deba aplicarse en relación con la «necesidad» de instalar un dispositivo de desactivación. Para el examen por el órgano jurisdiccional remitente de la legalidad de la resolución de aprobación es decisivo saber, entre

otras cosas, si los dispositivos de desactivación revelados por la coadyuvante son admisibles, tal y como ha asumido el KBA.

- 25 Es incontrovertido que, incluso después de aplicar la actualización del software aprobada por el KBA mediante la resolución impugnada, sigue habiendo dispositivos de desactivación en los sistemas de control del motor de los vehículos en cuestión. Dichos dispositivos, conforme al artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, están en principio prohibidos. Conforme al artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, serán excepcionalmente admisibles los dispositivos de desactivación si la necesidad del dispositivo se justifica como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo. El Reglamento n.º 715/2007 no establece cuándo es ese el caso.
- 26 En los considerandos del Reglamento n.º 715/2007 se recogen diversos motivos que fueron relevantes para la adopción del Reglamento. Así, en el considerando 1 se señala que las normas adoptadas persiguen asegurar, entre otros, un elevado nivel de protección medioambiental. Según el considerando 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. El considerando 7 menciona como beneficios de la normativa que deben tenerse en cuenta, entre otros, la mejora de la calidad del aire, la reducción de los costes sanitarios y el aumento de la esperanza de vida. Con este trasfondo, para el órgano jurisdiccional remitente hay serios indicios de que en principio debe partirse de un concepto restrictivo de la necesidad, máxime cuando la protección de intereses jurídicos de alto rango es el objetivo del Reglamento n.º 715/2007. En ese sentido, posiblemente haya que extraer como consecuencia que los fabricantes de vehículos de motor deben orientarse en primer lugar por el estado actual de la técnica cuando se trata de determinar si un dispositivo de desactivación es realmente necesario para la protección del motor o en aras del manejo seguro del vehículo de motor.
- 27 En cambio, en el considerando 7 se relativizan estos objetivos en lo que se refiere al establecimiento de normas sobre emisiones, pues, según dicho considerando, debe atenderse asimismo a las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, así como a los costes directos e indirectos para el sector. Con ello el legislador podría haber expresado la idea de que, más allá del objetivo de proteger el medio ambiente de la manera más amplia posible, existen otras circunstancias que no solo se identificaron antes de la adopción del Reglamento, sino que posiblemente también haya que tener en cuenta para su interpretación. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente estima que, en principio, no debería considerarse la posibilidad de una excepción en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 si por razones de coste los motores diésel son diseñados técnicamente por el fabricante de tal manera que no se garantiza una tecnología eficaz de depuración de los gases de escape sin que se produzcan daños en el motor durante su funcionamiento normal, razón por la cual se desactiva la mayoría de las veces.

- 28 Sin embargo, la cuestión de si las diferentes consideraciones influyen —y, en su caso, en qué medida lo hacen— en la interpretación del concepto de necesidad es objeto de la interpretación del Derecho derivado de la Unión. Dicha interpretación está reservada al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

DOCUMENTO DE TRABAJO