

**Asunto C-138/20****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:**

13 de marzo de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

13 de marzo de 2020

**Parte demandante:**

O.

**Parte demandada:**

P.

**Objeto del procedimiento principal**

Admisibilidad de dispositivos de desactivación en automóviles

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

**Cuestiones prejudiciales****1. Interpretación del concepto de «dispositivo de desactivación»**

1-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «elemento de diseño» se refiere únicamente a los elementos mecánicos de una entidad física?*

*En caso de respuesta negativa a la cuestión 1-1:*

1-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el sistema de control de las emisiones solo comprende la instalación de depuración de las emisiones que ocupa una posición pospuesta en el conjunto del motor (por ejemplo, en forma de catalizadores de oxidación diésel, filtros de partículas diésel, catalizadores de reducción de NOx)?*

1-3: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el sistema de control de las emisiones comprende tanto las medidas internas aplicadas al motor como las medidas externas para la reducción de emisiones?*

## **2. Interpretación del concepto de «funcionamiento normal»**

2-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación en el ciclo NCCE?*

*En caso de respuesta negativa a la cuestión 2-1:*

2-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, en relación con el [artículo] 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que los fabricantes deben garantizar que los límites de emisión establecidos en el anexo I del Reglamento se cumplen también en el uso cotidiano?*

*En caso de respuesta afirmativa a la cuestión 2-2:*

2-3: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación reales en el uso cotidiano?*

*En caso de respuesta negativa a la cuestión 2-3:*

2-4: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación reales en el uso cotidiano tomando como base una velocidad media de 33,6 km/h y una velocidad máxima de 120,00 km/h?*

## **3. Admisibilidad de estrategias de reducción de emisiones en función de la temperatura**

3-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que está prohibido equipar un vehículo de manera que un componente que probablemente influya en las emisiones esté construido de modo que la cuota de recirculación de los gases de escape sea regulada de manera que solo garantiza un modo de bajas emisiones entre 20 y 30 grados centígrados, y fuera de dicho marco térmico se ve reducida progresivamente?*

*En caso de respuesta negativa a la cuestión 3-1:*

3-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que también prohíbe el uso de un dispositivo de desactivación si fuera del marco térmico de entre 20 y 30 grados centígrados funciona de forma ininterrumpida para proteger el motor y, por ello, la recirculación de los gases de escape se ve reducida considerablemente?*

#### **4. Interpretación del concepto de «necesario» en el sentido de la excepción**

4-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que solo puede afirmarse que existe la necesidad de utilizar dispositivos de desactivación en el sentido de la norma si, aun utilizando la tecnología punta disponible en el momento de la obtención de la homologación de tipo para el modelo de vehículo de que se trate, no estaban aseguradas la protección del motor contra averías o accidentes ni el manejo seguro del vehículo?*

*En caso de respuesta negativa a la cuestión 4-1:*

4-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que procede negar la necesidad de recurrir a dispositivos de desactivación en el sentido de la norma cuando los parámetros recogidos en el sistema de gestión del motor se elijan de tal manera que la depuración de los gases de escape, debido a su dependencia térmica preestablecida y a las temperaturas normalmente previsibles, no está activada o solo lo está de forma limitada durante una gran parte del año?*

#### **5. Interpretación del concepto de «averías» en el sentido de la excepción**

5-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que únicamente el motor debe estar protegido contra las averías?*

- 5-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que solo existe una avería cuando están afectadas las denominadas piezas de desgaste (como, por ejemplo, la válvula EGR)?*
- 5-3: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que también otras piezas del vehículo, especialmente los componentes pospuestos en el sistema de evacuación de los gases de escape, deben ser protegidos contra averías o accidentes?*

**6. Efectos jurídicos y sancionadores de las infracciones del Derecho de la Unión**

- 6-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 5, apartados 1 y 2, así como el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que protegen, al menos, también el patrimonio del adquirente de un vehículo que no se ajusta a lo exigido por el Reglamento (CE) n.º 715/2007?*

*En caso de respuesta negativa a la cuestión 6-1:*

- 6-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 5, apartados 1 y 2, así como el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que los Estados miembros deben establecer un mecanismo sancionador que conceda a los compradores de vehículos la posibilidad de ejercitar una acción, sobre la base del efecto útil, a fin de imponer el cumplimiento del Derecho de la Unión en materia de ordenación del mercado?*

- 6-3: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 18, apartado 1, y el [artículo] 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE en el sentido de que el fabricante incumple su obligación de expedir un certificado de conformidad válido, con arreglo al artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE, cuando ha instalado en el vehículo un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la comercialización de dicho vehículo es contraria a la prohibición de venta sin el certificado de conformidad válido, prevista en el artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE?*

- 6-4: *¿El Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE tienen por objeto y finalidad que los valores límite fijados en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 o el certificado de conformidad previsto en el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE, en relación con el Reglamento (CE) n.º 385/2009, establezcan derechos*

*protectores del comprador, de modo que la vulneración de los valores límite del Reglamento, que determinan una calidad, o de la normativa en materia de matriculación prohíba, con arreglo al Derecho de la Unión, que, a la hora de rescindir la compraventa del vehículo, se tengan en cuenta a favor del fabricante las ventajas derivadas del uso?*

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

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).

Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación del tipo de 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 2008, L 199, p. 1).

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).

Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo (DO 1999, L 171, p. 12).

### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»), artículos 823 y 826

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; en lo sucesivo, «Decreto de homologación CE de vehículos» o «EG-FGV»), artículos 6 y 27

### Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 El 30 de mayo de 2012, el demandante compró a la parte demandada, un fabricante de automóviles alemán, un vehículo nuevo modelo «Porsche Cayenne Diesel Tiptronic», por un precio bruto de 71 156,66 euros. Según las indicaciones facilitadas por la demandada, este vehículo cumple los requisitos para ser clasificado en la categoría de emisiones «Euro 5» para vehículos diésel. Las partes litigan sobre la cuestión de si esa afirmación es veraz.
- 2 Actualmente, el demandante está convencido de que el software de control del vehículo, que influye en la depuración de los gases de escape en función de la temperatura, es un dispositivo de desactivación prohibido por el Reglamento n.º 715/2007. Por ello, señalándole a la demandada un plazo que expiró el 14 de febrero de 2019, solicitó a esta la rescisión del contrato de compraventa, a lo que la demandada se negó.
- 3 Es incontrovertido que la demandada utiliza una denominada recirculación de los gases de escape en el interior del motor. Para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno generadas en la cámara de combustión del motor, una parte de los gases de escape se reconduce al sistema de entrada de aire del motor y participa de nuevo en la combustión. Sin embargo, dicha recirculación de gases solamente produce todo su efecto dentro de una franja de temperaturas de entre 20 y 30 grados centígrados (el denominado «marco térmico»). Si las temperaturas exteriores son inferiores, la recirculación es reducida o desconectada por completo.
- 4 Hasta la fecha, el Kraftfahrt-Bundesamt (Autoridad Federal de Vehículos de Motor, Alemania) no ha ordenado la retirada del vehículo objeto del litigio ni de otros vehículos del mismo modelo.

### Principales alegaciones de las partes en el litigio principal

- 5 El demandante sostiene que, en principio, la utilización de un marco térmico está prohibida. Aduce que la demandada utiliza un programa informático, contrario al artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, que regula la recirculación de los gases de escape en el interior del motor y su grado de eficacia en función de la temperatura ambiente. En su opinión, esto modifica el funcionamiento de una parte del sistema de control de las emisiones en el sentido del artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento, lo que reduce la eficacia de dicho sistema de control en condiciones que pueden esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo.
- 6 Considera que los valores límite de emisión previstos en el anexo I del Reglamento n.º 715/2007 deben respetarse no solo en el marco del «nuevo ciclo de conducción europeo» (NCCE), sino también durante el funcionamiento normal, es decir, en el uso en la vida cotidiana.

- 7 La demandada no niega la utilización de un dispositivo de desactivación, pero considera que está permitida en virtud del artículo 5, apartado 2, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007. Afirma que, con arreglo a dicha disposición, un fabricante puede adoptar medidas para evitar cualquier avería en los componentes. En el caso de autos, sostiene que es necesario reducir la recirculación de los gases de escape en función de la temperatura ambiente, ya que solo de esta manera es posible prevenir el riesgo de que se produzcan daños por condensación de gases en el motor diésel.
- 8 Aduce que, en cualquier caso, es irrelevante cuáles son las pautas de emisión del vehículo en la vida cotidiana. En su opinión, los valores límite de emisión de las normas Euro están vinculados a condiciones de ensayo reguladas en detalle, de modo que solo resultan pertinentes las pautas de emisión en estas condiciones.

### **Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial**

- 9 Si bien el demandante ya no puede hacer valer derechos resultantes del contrato de compraventa, podría, no obstante, ostentar derechos en materia delictual, por una parte, en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB, en relación con el Reglamento n.º 715/2007 o con el artículo 6, apartado 1, y el artículo 27, apartado 1, del EG-FGV, y, por otra parte, en virtud del artículo 826 del BGB.
- 10 El órgano jurisdiccional remitente se inclina por considerar que existen esos derechos. Por una parte, el artículo 823, apartado 2, del BGB exige la infracción de una «ley que tenga por objeto la protección de otra persona». En opinión del órgano jurisdiccional remitente, el Reglamento n.º 715/2007 es una ley protectora de este tipo. Por otra parte, parece que existe también un «perjuicio doloso y contrario a las buenas costumbres» en el sentido del artículo 826 del BGB. No obstante, para pronunciarse definitivamente sobre estos extremos, procede aclarar si la demandada utiliza efectivamente un dispositivo de desactivación prohibido por el Reglamento n.º 715/2007. De ser así, el certificado de conformidad exigido por el artículo 18 de la Directiva 2007/46 no sería válido, lo que constituiría asimismo una infracción del EG-FGV que transpone dicha Directiva al Derecho alemán.
- 11 Debido a la práctica interpretativa divergente de los tribunales alemanes en el tratamiento del escándalo conocido como «dieselgate», existen dudas en cuanto a la interpretación del Reglamento n.º 715/2007 y de la Directiva 2007/46. Solamente una resolución del Tribunal de Justicia puede disipar esas dudas.
- 12 Las cuestiones prejudiciales planteadas al Tribunal de Justicia se subdividen en seis áreas temáticas.

#### ***1. Concepto de «dispositivo de desactivación»***

- 13 Partiendo del tenor del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el concepto de «elemento de

diseño» se refiere únicamente a los elementos mecánicos correspondientes a una entidad física (cuestión 1-1).

- 14 Si el concepto del elemento de diseño debiera interpretarse de manera tan restrictiva, un sistema electrónico de gestión del motor y su programa informático no estarían comprendidos en esta definición. El contexto sistemático de la definición de este concepto, que enumera varios parámetros del sistema de propulsión de turismos, sujetos actualmente de manera preponderante, al menos también, a un control electrónico, aboga claramente en contra de tal reducción a entidades físico-mecánicas. Un vistazo a la versión en lengua inglesa, en la que se hace referencia, antes de la enumeración de los parámetros, a «any element of design which senses [...]», pone de manifiesto que comprende también el diseño del software.
- 15 Asimismo es preciso determinar si el concepto de «sistema de control de las emisiones», utilizado en la definición del «dispositivo de desactivación», comprende también las estrategias de reducción de las emisiones en el origen, es decir, en la cámara de combustión del motor, mediante la recirculación de los gases de escape, o si se limita a designar la instalación de depuración de las emisiones fuera del motor, en forma de filtros de partículas diésel y de catalizadores de reducción de óxido de nitrógeno (cuestión 1-2). El Reglamento n.º 715/2007 no contiene ninguna definición de ese concepto.
- 16 En opinión del órgano jurisdiccional remitente, no procede distinguir entre las medidas internas aplicada al motor y las medidas externas, ya que los parámetros enumerados en el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 comprenden todos ellos procesos técnicos que afectan a la generación y la reducción de las emisiones, entre ellos las «revoluciones por minuto del motor», un factor claramente interno del motor.
- 17 Tampoco existen elementos particulares que permitan deducir que el concepto de «sistema de control de las emisiones», que no tiene definición legal, deba ser extraído del contexto de la definición de «dispositivo de desactivación». Mediante su cuestión 1-3, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la diferenciación entre medidas aplicadas en el interior y en el exterior del motor es admisible o inadmisibles a la luz de los objetivos del Reglamento n.º 715/2007.

## 2. *Concepto de «funcionamiento normal»*

- 18 Mediante sus cuestiones 2-1 a 2-4, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los valores límite fijados en el anexo I del Reglamento n.º 715/2007 se aplican únicamente en el marco de las condiciones de ensayo del «nuevo ciclo de conducción europeo» (NCCE) o si también deben respetarse en caso de funcionamiento normal del vehículo, en el sentido del artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento, en la vida cotidiana. Además, se busca aclarar si el concepto del funcionamiento normal abarca *todas* las condiciones reales de circulación en

la vida cotidiana o solo aquellas que se ajustan a los parámetros de velocidad del NCCE urbano y extraurbano.

- 19 El Reglamento n.º 715/2007 no define qué debe entenderse por «funcionamiento normal».
- 20 Conforme a una interpretación literal, incluso tomando como referencia otras versiones lingüísticas, podría considerarse que este concepto, lejos de incluir únicamente las condiciones de laboratorio, se refiere a las condiciones realmente existentes, es decir, a las condiciones concretas de circulación por la vía pública.
- 21 Esta interpretación se ve corroborada por el considerando 12 del Reglamento n.º 715/2007, que indica que «[d]eben proseguirse los esfuerzos [...] para garantizar que [los valores límite de emisión] guardan relación con el rendimiento real durante el uso de los vehículos».
- 22 A primera vista, del artículo 3, apartado 6, del Reglamento n.º 692/2008 parece deducirse una conclusión diferente, pues indica que el «fabricante se asegurará de que los resultados de los ensayos de emisiones respeten los valores límite aplicables «en todas las condiciones de ensayo especificadas en el presente Reglamento». No obstante, el considerando 3 del Reglamento n.º 715/2007 precisa que ese Reglamento contiene «disposiciones fundamentales sobre las emisiones de los vehículos», mientras que «las especificaciones técnicas serán establecidas mediante medidas de aplicación». De ello se deduce que el Reglamento n.º 692/2008 no modifica las obligaciones que incumben al fabricante en virtud del Reglamento n.º 715/2007, sino que únicamente tiene por objeto aplicarlas. Por tanto, los valores límite fijados en el anexo I del Reglamento n.º 715/2007 no solo deben respetarse en las condiciones del procedimiento de ensayo, sino que deben respetarse con independencia de la temperatura.
- 23 No obstante, en opinión del órgano jurisdiccional remitente, para garantizar un equilibrio entre los resultados de medición tipificados del banco dinamométrico y el uso en la vida cotidiana, deben tenerse en cuenta los parámetros que determinan el NCCE, con independencia de cuáles sean las temperaturas ambientales predominantes y de la duración del trayecto. El NCCE consta de una parte urbana, que es repetida en cuatro ocasiones, y una parte extraurbana. Al principio de la parte urbana, el motor es arrancado en frío (20.º — 30ºC). Esta parte se caracteriza por las bajas velocidades y, por consiguiente, por la reducida carga para el motor y por las bajas temperaturas de los gases de escape. A una velocidad máxima de 120 km/h, la parte extraurbana representa una situación de circulación más acelerada y dinámica. La velocidad media durante el NCCE, con un trayecto total de 11,03 km, es de 33,6 km/h.

### ***3. Admisibilidad de una estrategia de reducción de emisiones en función de la temperatura***

- 24 Ni el Reglamento n.º 715/2007 ni el Reglamento n.º 692/2008 contienen requisitos técnicos concretos relativos al funcionamiento del sistema de depuración de los gases de escape. No obstante, el artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 establece una prohibición de los dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. En este contexto se suscita la cuestión de si una estrategia de emisiones basada en la temperatura en forma de «marco térmico» es lícita y si, en cualquier caso, está comprendida en la prohibición de los dispositivos de desactivación. Este es el objeto de la cuestión 3-1.
- 25 A este respecto, resulta interesante examinar la norma antecesora del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. El punto 2.16 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE, en su versión modificada por la Directiva 98/69/CE, contiene una definición casi idéntica del dispositivo de desactivación. El anexo VII de la Directiva 70/220, en su versión modificada por la Directiva 98/69/CE, indica, en su punto 6.1.1, lo que el legislador de la Unión consideró en 1998 que era una «estrategia irracional de reducción de las emisiones». Según dicha disposición, toda estrategia irracional de reducción de las emisiones que dé lugar a la disminución de la eficacia de los sistemas de reducción de emisiones en condiciones normales de funcionamiento a baja temperatura podía ser considerada, en la medida en que no estuviera prevista en las pruebas normalizadas de emisiones, como un instrumento de manipulación (defeat device). De este contexto general se desprende que, según la opinión provisional del órgano jurisdiccional remitente, incluso mucho antes de la adopción del Reglamento n.º 715/2007, las estrategias de emisión en función de la temperatura ya eran, en principio, inadmisibles.
- 26 Si el Tribunal de Justicia considerara que, en principio, está permitida la recirculación de los gases de escape en función de la temperatura, a continuación se suscitara la cuestión 3-2. Con ella, el órgano jurisdiccional remitente pretende que se aclare si está permitido utilizar un dispositivo de desactivación que, por razones de protección del motor, funciona de manera ininterrumpida fuera del marco térmico de entre 20 y 30 grados centígrados.
- 27 El artículo 5, apartado 2, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007 establece, en sus letras a) a c), tres categorías de excepciones a la prohibición de utilizar dispositivos de desactivación. Según la letra a), se admite excepcionalmente utilizar dispositivos de desactivación, cuando «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo». La letra b) contiene otro permiso para la utilización de un dispositivo de desactivación, siempre que «el dispositivo no funcione más allá de las exigencias de arranque del motor». Por último, según la letra c), se autoriza la utilización de dispositivos de desactivación siempre que «en los

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

- 28 Contrariamente a lo que sostiene la demandada, estas excepciones, en particular las letras b) y c) del artículo 5, apartado 2, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007, permiten deducir que el uso de un dispositivo de desactivación está vinculado a períodos de tiempo estrictamente delimitados: por una parte, la fase de arranque del motor y, por otra parte, las condiciones del ciclo de ensayo.
- 29 Habida cuenta de las demás normas aplicables del Derecho de la Unión, no es posible fundamentar, sin incurrir en contradicciones, una interpretación del supuesto contemplado en la letra a) en el sentido de que el aspecto de la protección del motor y de los componentes puede ser suficiente, sin limitación temporal, para enervar la prohibición. Asimismo, las citadas excepciones están sometidas a una limitación en el tiempo debido a la obligación de demostración prevista en el artículo 3, apartado 9, del Reglamento n.º 692/2008 en lo que respecta al ámbito de las temperaturas ambientales bajas. Por lo tanto, no puede existir de un modo que sea admisible un marco térmico que vaya más allá de lo que antecede. Con arreglo al Reglamento n.º 692/2008, los fabricantes deben velar por que el dispositivo de postratamiento de NOx alcance la temperatura necesaria para lograr un funcionamiento eficaz, es decir, respetando los valores límite de emisión, dentro de los cuatrocientos segundos a partir de un arranque en frío a  $-7^{\circ}\text{C}$ .
- 30 De ahí puede deducirse a la inversa que el legislador considera claramente que también existe una reducción eficaz de las emisiones en caso de temperaturas exteriores bajas. Si se siguiera una interpretación diferente no se alcanzaría el objetivo legislativo de reducción absoluta de las emisiones y de mejora de la calidad del aire, objetivos enunciados en el primer considerando y en los considerandos 4 a 7 del Reglamento n.º 715/2007.
- 31 A este respecto, procede señalar que la temperatura media mensual del lugar de residencia del demandante es inferior a 20 grados centígrados todo el año, de modo que la reducción de la recirculación de los gases de escape y, por tanto, la injerencia en el sistema de control de las emisiones constituyen la regla y no la excepción en el funcionamiento del vehículo objeto de litigio.

**4. Criterio de la necesidad a efectos del artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007**

- 32 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el criterio de la necesidad previsto en el artículo 5, apartado 2, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007 debe determinarse en términos concretos e individuales o en términos normativos y abstractos y qué estándar técnico disponible debe aplicarse en este último caso. Este es el objeto de la cuestión 4-1.

- 33 Si aplicamos una referencia concreta e individual, para sostener que existe una necesidad podría bastar con que en el marco de una consideración meramente técnica, concreta e individualizada del motor durante el funcionamiento de un vehículo surja una situación que requiera la intervención del dispositivo de desactivación. El fabricante del vehículo podría invocar, de manera concreta e individual, la excepción en función del modelo de vehículo y de la configuración del motor. En función del nivel de desarrollo de la unidad de motor afectada, un motor más antiguo podría cumplir los requisitos de la excepción mucho antes que, por ejemplo, un motor con mayor capacidad de rendimiento.
- 34 En cambio, si aplicamos una referencia abstracta y normativa, no bastaría con que se produzcan situaciones técnicas específicas en las que el dispositivo de desactivación sea necesario para la protección del motor o para un manejo seguro, sino que, además, sería preciso que, atendiendo a las razones que conducen a esta situación técnica, estas concurren necesariamente, es decir, que sean en general inevitables.
- 35 A favor de este criterio se puede aducir tanto el principio del efecto útil como los considerandos 1 y 5 del Reglamento n.º 715/2007. Dicho Reglamento tiene como objetivo asegurar un elevado nivel de protección medioambiental. Para la realización de dicho objetivo se requiere un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos.
- 36 En caso de que el Tribunal de Justicia responda negativamente a la cuestión 4-1, se suscita la cuestión de en qué medida se puede limitar la depuración de los gases de escape con un dispositivo de desactivación para que siga considerándose comprendido en el concepto de «necesidad».
- 37 En la medida en que una intervención en la depuración de los gases de escape pueda realizarse en función de la temperatura, el Tribunal de Justicia debería interpretar con mayor detalle el concepto de «necesidad», habida cuenta, en particular, de las temperaturas dominantes en Alemania y en Europa (cuestión 4-2).

##### 5. *Concepto de «averías»*

- 38 El Reglamento n.º 715/2007 no define en detalle el concepto de averías en el sentido de su artículo 5, apartado 2, segunda frase. A este respecto, se suscita la cuestión de si, invocando la protección del motor, el uso de los dispositivos de desactivación puede justificarse siempre que el fabricante del vehículo demuestre de manera plausible que, de no utilizarse tal dispositivo, el motor corre riesgo de averiarse, por pequeña que sea la avería. Asimismo es dudoso si también las piezas de desgaste, como, por ejemplo, una válvula de recirculación de gases de escape, están comprendidas en el concepto de averías.
- 39 Una comparación con otras versiones lingüísticas del Reglamento n.º 715/2007 aboga en contra de esta interpretación. Así, en la versión francesa, por ejemplo, se

utiliza el término «dégâts». Según el diccionario *Larousse*, esto hace referencia a: «désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose». Según el órgano jurisdiccional remitente, de ello se deduce que un fabricante de automóviles no puede invocar la protección de los componentes por el mero riesgo de que se produzcan daños por condensación de gases para justificar el uso de un marco térmico. A este respecto, se suscita la cuestión de si no hay otras medidas, referidas, por ejemplo, al material y la estructura del vehículo, que también puedan reducir el riesgo de que se produzcan daños por condensación de gases.

## **6. Efectos jurídicos y sancionadores de las infracciones del Derecho de la Unión**

- 40 Por lo que respecta al requisito, previsto en el artículo 823, apartado 2, del BGB, según el cual debe haberse infringido una «ley que tenga por objeto la protección de otra persona», de inicio se suscita la cuestión de si la protección del patrimonio del adquirente de un vehículo que no cumple lo exigido por el Reglamento n.º 715/2007 está comprendida en los objetivos de dicho Reglamento (cuestión 6-1). El órgano jurisdiccional remitente se inclina por responder afirmativamente a esta cuestión.
- 41 Aun suponiendo que el patrimonio del adquirente del vehículo no esté directamente protegido por dicho Reglamento, el órgano jurisdiccional remitente deduce de las sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 2002, Muñoz y Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497), apartados 29 a 31, y de 25 de julio de 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447), apartado 42, que los elevados requisitos establecidos por la jurisprudencia alemana en relación con el carácter individual de la protección que fundamenta el derecho previsto en el artículo 823, apartado 2, del BGB deben ser rebajados hasta el criterio de «afectación», señalado por el Tribunal de Justicia.
- 42 En efecto, los Estados miembros solo salvaguardarán el efecto útil de las disposiciones del Derecho de la Unión si establecen un mecanismo sancionador cuya eficacia no esté supeditada al requisito de que una autoridad, en este caso el Kraftfahrt-Bundesamt, reaccione a las infracciones normativas, sino que pueda ser iniciado por los operadores, en este caso los compradores de vehículos, mediante la presentación de una demanda ante la jurisdicción ordinaria (véase la cuestión 6-2).
- 43 Por lo que respecta al carácter individual de la protección conferida por la Directiva 2007/46, el órgano jurisdiccional remitente considera, a raíz de las sentencias del Tribunal de Justicia de 26 de febrero de 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84), apartado 24, y de 14 de julio de 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292), apartados 24 y siguientes, que de la Directiva 2007/46 no pueden deducirse directamente derechos en favor de quienes adquieren vehículos.

- 44 Mediante su cuestión 6-3, el órgano jurisdiccional remitente desea que se aclare si, no obstante, debe reconocerse un carácter individual a la protección conferida por el certificado de conformidad. Dicha protección podría resultar de la descripción de funciones del certificado de conformidad que figura en el anexo IX de la Directiva 2007/46, en su versión modificada por el Reglamento n.º 385/2009. Allí, en primer lugar se indica lo siguiente: «El certificado de conformidad es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación.» La función de permitir a las autoridades nacionales una homologación del vehículo sin incidencias solamente se menciona en segundo lugar.
- 45 Además, los requisitos de homologación de los vehículos establecidos en la Directiva 2007/46 tienen por objeto garantizar un nivel elevado de seguridad y de protección del medio ambiente. Por razones de efecto útil, la infracción de estas disposiciones debería imponer que a los afectados se les atribuya la posibilidad de acudir a un mecanismo sancionador autónomo con arreglo al Derecho privado.
- 46 La última cuestión, 6-4, versa sobre un aspecto central del litigio principal, a saber, en qué medida el efecto sancionador del Reglamento n.º 715/2007 o la finalidad y la intención de la Directiva 2007/46 se oponen a que se deduzca de una indemnización con arreglo al Derecho nacional una compensación por la utilización del vehículo durante un determinado período por parte del adquirente.
- 47 Conforme al artículo 13, apartado 1, segunda frase, del Reglamento n.º 715/2007, las sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasivas. En su decisión de referencia, a saber, la sentencia de 21 de septiembre de 1989, Comisión/Grecia (68/88, EU:C:1989:339), apartado 24, el Tribunal de Justicia estableció que los Estados miembros conservan la elección de las sanciones.
- 48 Según el órgano jurisdiccional remitente, el principio de efectividad exige que el Derecho de la Unión directamente aplicable y la legislación nacional de transposición puedan imponerse en el ámbito del Derecho privado. En su sentencia de 17 de septiembre de 2002, Muñoz y Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497), apartado 30, el Tribunal de Justicia precisó que «la plena eficacia de la legislación en materia de normas de calidad [...] [implica] que pueda garantizarse el cumplimiento de esta obligación en el marco de un proceso civil».
- 49 Desde el punto de vista del órgano jurisdiccional remitente, los valores límite de emisión son factores medioambientales que contribuyen a determinar el valor del producto. Numerosos adquirentes de vehículos están dispuestos a invertir más capital en un producto con el fin de contribuir a la protección del medio ambiente. El carácter ecológico es, pues, un elemento objetivo de calidad que también tiene impacto en el ámbito jurídico de los afectados.

- 50 El ejercicio de derechos indemnizatorios se quedará en papel mojado y, de facto, carecerá de valor si los compradores de vehículos deben tolerar que a causa de la duración del procedimiento se les descuenten las ventajas resultantes del uso del vehículo. Ante una violación deliberada de factores que contribuyen a determinar el valor del producto, en el presente asunto, los valores límite de emisión, la normativa en materia de daños y perjuicios podría perder su función de ordenación preventiva en caso de que se descuenta la ventaja resultante del uso del vehículo.
- 51 También con arreglo al artículo 46, segunda frase, de la Directiva 2007/46, las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- 52 La instalación en los vehículos de un dispositivo de desactivación prohibido no solo implica la pérdida de la homologación de tipo, sino que también tiene como efecto que para dichos vehículos ya no consten certificados de conformidad válidos. Pues bien, solo puede venderse un vehículo si existe un certificado de conformidad válido.
- 53 Por lo que respecta a la cuestión de si el adquirente de un vehículo que no dispone de un certificado de conformidad válido debe admitir, con ocasión de su reclamación de indemnización por daños y perjuicios, que se le descuenta la ventaja resultante del uso del vehículo, procede tomar en consideración el principio sobre indemnización del uso que figura en la Directiva 1999/44 y que se podría generalizar. En su sentencia de 17 de abril de 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), el Tribunal de Justicia consideró que el artículo 3 de dicha Directiva se opone a una normativa nacional que permite al vendedor, en caso de haber vendido un bien de consumo que no es conforme con el contrato, exigir al consumidor una indemnización por la utilización del bien no conforme hasta su sustitución por un nuevo bien.
- 54 Es cierto que, en contra de la aplicación de este enfoque al caso de autos, puede objetarse que la Directiva 2007/46 no contiene ninguna regulación concreta sobre las consecuencias de la falta de conformidad del bien, a diferencia de la Directiva 1999/44, que dispone en su artículo 3, apartado 3, la subsanación gratuita. No obstante, la exigencia de sanciones disuasorias requiere el reconocimiento de una responsabilidad en el Derecho nacional cuya eficacia no se vea menoscabada por el hecho de que, debido a la duración del procedimiento y a la dilación intencionada del fabricante a la hora de realizar su prestación, el derecho indemnizatorio pierda su valor debido a una compensación por la utilización del bien.