Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. ATHANASIOS RANTOS
presentadas el 3 de marzo de 2022 [1]

Asunto C-873/19

Deutsche Umwelthilfe eV
contra
República Federal de Alemania,
con intervención de
Volkswagen AG

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein, Alemania)]

«Procedimiento prejudicial — Medio ambiente — Convenio de Aarhus — Acceso a la justicia — Artículo 9, apartado 3 — Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea — Artículo 47, párrafo primero — Derecho a la tutela judicial efectiva — Asociación de defensa del medio ambiente reconocida — Legitimación activa ante un órgano jurisdiccional nacional para impugnar la homologación de tipo CE de determinados vehículos — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Homologación de tipo de vehículos de motor — Artículo 5, apartado 2 — Motor diésel — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno limitada por la denominada "ventana térmica" — Dispositivo de desactivación — Autorización de tal dispositivo cuando la necesidad se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo — Estado de la técnica»

I. Introducción

1. En el litigio principal, la autoridad nacional competente en materia de homologación de tipo CE decidió autorizar, en relación con los vehículos producidos por el fabricante de automóviles Volkswagen AG equipados con un motor diésel de la generación Euro 5, un programa informático incorporado en la unidad de control del motor que, ante determinadas condiciones de temperatura exterior, reduce la recirculación de los gases de escape, lo que tiene como resultado un aumento de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

[1] Lengua original: francés.

2. Deutsche Umwelthilfe eV, una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, interpuso recurso contra dicha decisión ante el Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein, Alemania) alegando que el referido programa es un «dispositivo de desactivación» prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. [2]

3. Según el órgano jurisdiccional remitente, Deutsche Umwelthilfe no goza de legitimación procesal, con arreglo al Derecho nacional, para impugnar la referida decisión. En consecuencia, dicho órgano jurisdiccional pregunta al Tribunal de Justicia, en primer lugar, si el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, [3] en relación con el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»), exige que tal asociación esté legitimada para impugnar ante los tribunales nacionales una decisión administrativa por la que se concede la homologación de tipo CE de vehículos a la luz del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

4. En segundo lugar, en caso de respuesta afirmativa, el órgano jurisdiccional remitente pretende que se dilucide si el parámetro para evaluar la «necesidad» de un dispositivo de desactivación en el sentido del citado artículo 5, apartado 2, es el estado de la técnica en el momento en el que se conceda la homologación de tipo CE de los vehículos de que se trate y si procede tener en cuenta otras circunstancias que puedan determinar la licitud de tal dispositivo de desactivación.

II. Marco jurídico

A. Derecho internacional

5. El artículo 1 del Convenio de Aarhus, que lleva por epígrafe «Objetivo», establece:

«A fin de contribuir a proteger el derecho de cada persona, de las generaciones presentes y futuras, a vivir en un medio ambiente que permita garantizar su salud y su bienestar, cada Parte garantizará los derechos de acceso a la información sobre el medio ambiente, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia medioambiental de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.»

6. El artículo 2 de este mismo Convenio, bajo el epígrafe «Definiciones», dispone lo siguiente en sus apartados 4 y 5:

«4. Por "público" se entiende una o varias personas físicas o jurídicas y, con arreglo a la legislación o la costumbre del país, las asociaciones, organizaciones o grupos constituidos por esas personas.

5. Por "público interesado" se entiende el público que resulta o puede resultar afectado por las decisiones adoptadas en materia medioambiental o que tiene un interés que invocar en la toma de decisiones. A los efectos de la presente definición, se considerará que tienen tal interés las

[2] Reglamento 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), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2018 (DO 2018, L 199, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 715/2007»).

[3] 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 (Dinamarca) 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 (DO 2005, L 124, p. 1; en lo sucesivo, «Convenio de Aarhus»).

organizaciones no gubernamentales que trabajan en favor de la protección del medio ambiente y que cumplen los requisitos exigidos por el Derecho interno.»

7. El artículo 9 del citado Convenio, que tiene como epígrafe «Acceso a la justicia», está redactado en los siguientes términos en sus apartados 2 y 3:

«2. Cada Parte velará, en el marco de su legislación nacional, por que los miembros del público interesado:

a) que tengan un interés suficiente o, en su caso,

b) que invoquen la lesión de un derecho, cuando el Código de procedimiento administrativo de una Parte imponga tal condición, podrán interponer recurso ante un órgano judicial u otro órgano independiente e imparcial establecido por la ley para impugnar la legalidad, en cuanto al fondo y en cuanto al procedimiento, de cualquier decisión, o cualquier acción u omisión que entre en el ámbito de las disposiciones del artículo 6 y, si el Derecho interno lo prevé y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 *más abajo*, de otras disposiciones pertinentes del presente Convenio.

Lo que constituye interés suficiente y lesión de un derecho se determinará con arreglo a las disposiciones del Derecho interno y conforme al objetivo de conceder al público interesado un amplio acceso a la justicia en el marco del presente Convenio. A tal efecto, el interés de toda organización no gubernamental que cumpla las condiciones previstas en el artículo2, apartado 5, se considerará suficiente en el sentido de la letra a). Se considerará igualmente que esas organizaciones tienen derechos que podrían ser lesionados en el sentido de la letra b) anterior.

[…]

3. Además, sin perjuicio de los procedimientos de recurso a que se refieren los apartados 1 y 2 *precedentes*, 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.»

B. Derecho de la Unión

1. Reglamento (CE) n.º 1367/2006

8. El artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 1367/2006,[4] cuyo epígrafe es «Objetivo», preceptúa lo siguiente en su apartado 1:

«El presente Reglamento tiene el objetivo de contribuir a la aplicación de las obligaciones derivadas del Convenio de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso

[4] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativo a la aplicación, a las instituciones y a los organismos comunitarios, de las disposiciones del Convenio de Aarhus 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 (DO 2006, L 264, p. 13).

a la justicia en materia de medio ambiente (en lo sucesivo, "el Convenio de Aarhus"), mediante el establecimiento de normas para aplicar las disposiciones de dicho Convenio a las instituciones y organismos comunitarios, en particular por los siguientes medios:

[…]

d) otorgar el acceso a la justicia en materia de medio ambiente a nivel comunitario, con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento.»

9. El artículo 2 de dicho Reglamento, bajo el epígrafe «Definiciones», establece lo siguiente en su apartado 1, letra f):

«A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

[…]

f) "Derecho medioambiental": la legislación comunitaria que, independientemente de su fundamento jurídico, contribuya a perseguir los objetivos de la política comunitaria en materia de medio ambiente tal como se establecen en el Tratado: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas, la utilización prudente y racional de los recursos naturales y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente».

2. Reglamento n.º 715/2007

10. En virtud de los considerandos 1, 6 y 7 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. […]

(7) Al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida, así como las implicaciones para el impacto total en las emisiones de dióxido de carbono».

11. El artículo 1 de dicho Reglamento, que lleva por epígrafe «Objeto», dispone lo siguiente en su apartado 1:

«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.»

12. El artículo 3 del citado Reglamento, cuyo epígrafe es «Definiciones», establece, en su punto 10:

«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.»

13. A tenor del artículo 5, apartados 1 y 2, de ese mismo Reglamento, que tiene como epígrafe «Requisitos y ensayos»:

«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.»

14. El anexo I del Reglamento n.º 715/2007, bajo el epígrafe «Límites de emisiones», fija los límites de emisiones de NOx, en particular para los vehículos de la generación Euro 5, a los cuales se refiere el cuadro 1.

3. Directiva 2007/46/CE

15. La Directiva 2007/46/CE [5] fue derogada por el Reglamento (UE) 2018/858, [6] con efecto a partir del 1 de septiembre de 2020, en virtud del artículo 88 de este. Sin embargo, dada la fecha en que sucedieron los hechos de que se trata, la citada Directiva sigue siendo aplicable al litigio objeto del procedimiento principal.

[5] Directiva 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), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 214/2014 de la Comisión, de 25 de febrero de 2014 (DO 2014, L 69, p. 3) (en lo sucesivo, «Directiva 2007/46»).

[6] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO 2018, L 151, p. 1).

16. El artículo 1 de dicha Directiva, bajo el epígrafe «Objeto», disponía lo siguiente:

«La presente Directiva establece un marco armonizado que contiene los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos nuevos incluidos en su ámbito de aplicación, así como la homologación de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con el fin de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio dentro de la Comunidad.

[…]

Los requisitos técnicos particulares relativos a la fabricación y funcionamiento de los vehículos se establecerán en aplicación de la presente Directiva en actos reglamentarios, que aparecen enumerados en una lista exhaustiva en el anexo IV».

17. El artículo 3 de la citada Directiva, que llevaba por epígrafe «Definiciones», establecía lo que sigue en su apartado 5:

«A efectos de la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, salvo que en los mismos se indique lo contrario, se entenderá por:

[…]

5) "homologación de tipo CE": el procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos IV u XI.»

18. El anexo IV de esta misma Directiva, cuyo epígrafe era «Requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», se remitía, en su parte I, bajo el título «Actos reglamentarios para la homologación de tipo CE de vehículos fabricados en series ilimitadas», al Reglamento n.º 715/2007 en lo que respecta a las «emisiones (Euro V y Euro VI) de los vehículos ligeros/acceso a la información».

C. Derecho alemán

19. El artículo 42 de la Verwaltungsgerichtsordnung (Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa),[7] en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «VwGO»), establece:

«1. Podrá solicitarse mediante recurso la anulación de un acto administrativo (recurso de anulación) o que se condene a la Administración a adoptar un acto administrativo que esta se haya negado a adoptar o se haya abstenido de adoptar (recurso por incumplimiento o por omisión).

2. Salvo disposición legislativa en contrario, el recurso solo será admisible cuando el demandante alegue que sus derechos han sido lesionados por el acto administrativo de que se trate o por la denegación u omisión de un acto administrativo.»

[7] BGBl. 1991 I, p. 686.

20. El artículo 113, apartado 1, de la VwGO dispone lo siguiente:

«En la medida en que el acto administrativo sea contrario a Derecho y lesione los derechos del demandante, el órgano jurisdiccional deberá anular dicho acto administrativo y, en su caso, la resolución del correspondiente recurso. […]»

21. El artículo 1, apartado 1, de la Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz) [Ley sobre disposiciones complementarias relativas a los recursos en materia de medio ambiente con arreglo a la Directiva 2003/35/CE[8] (Ley de Recursos en materia de Medio Ambiente)],[9] en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «UmwRG»), dispone:

«Esta Ley se aplicará a los recursos contra:

[…]

5) actos administrativos o contratos de Derecho público por los que se aprueben proyectos distintos de los mencionados en los puntos 1 a 2b con arreglo a las disposiciones relativas al medio ambiente del Derecho federal, del Derecho de los estados federados o de actos directamente aplicables del Derecho de la Unión, y

6) actos administrativos relativos a medidas de vigilancia o de control adoptadas para la aplicación o el cumplimiento de las decisiones mencionadas en los puntos 1 a 5, destinados a garantizar el cumplimiento de las disposiciones relativas al medio ambiente del Derecho federal, del Derecho de los estados federados o de actos directamente aplicables del Derecho de la Unión.

La presente Ley también se aplicará cuando, en contra de lo establecido en las disposiciones en vigor, no se haya adoptado la resolución a que se refiere la primera frase. […]

[…]

No se aplicarán las frases primera y segunda cuando se haya adoptado una resolución en el sentido del presente apartado como consecuencia de una decisión de los tribunales de lo contencioso-administrativo por la que se resuelva un litigio.»

22. El artículo 2, apartado 1, del UmwRG está redactado en los siguientes términos:

«Una asociación nacional o extranjera reconocida con arreglo al artículo 3 podrá, sin necesidad de alegar una lesión de sus derechos, interponer recursos conforme a la VwGO contra las resoluciones a que se refiere el artículo 1, apartado 1, primera frase, o contra el hecho de que tales resoluciones no se hayan adoptado, siempre que la asociación:

1) alegue que la resolución a que se refiere el artículo 1, apartado 1, primera frase, o el hecho de que tal resolución no se haya adoptado son contrarios a normas jurídicas que puedan ser relevantes para la resolución;

[8] Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo (DO 2003, L 156, p. 17).

[9] BGBl. 2017 I, p. 3290.

2) alegue que se ve afectada en su ámbito de actividad estatutario de promoción de los objetivos de protección del medio ambiente por la resolución a que se refiere el artículo 1, apartado 1, primera frase, o por el hecho de que tal resolución no se haya adoptado, y

3) tratándose del procedimiento:

   a) contemplado en el artículo 1, apartado 1, primera frase, puntos 1 a 2b, estaba facultada para participar en tal procedimiento;

   b) contemplado en el artículo 1, apartado 1, primera frase, punto 4, estaba facultada para participar en tal procedimiento y, en este contexto, expuso los fundamentos relativos al fondo, con arreglo a las disposiciones en vigor, o no se le dio la oportunidad de hacerlo, en contra de lo establecido en las disposiciones vigentes.

En caso de que recurra una resolución de las contempladas en el artículo 1, apartado 1, primera frase, puntos 2a a 6, o contra el hecho de que tal resolución no se haya adoptado, la asociación deberá invocar además la infracción de disposiciones relativas al medio ambiente.»

23. En virtud del artículo 25, apartado 2, del Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [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 (Decreto relativo a la Homologación CE de los Vehículos de Motor)], [10] en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «EG-FGV»):

«1. Cuando el Kraftfahrt-Bundesamt [Oficina Federal de Circulación de los Vehículos de Motor (Alemania) (en lo sucesivo, «KBA»)] compruebe que determinados vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no se ajustan al tipo homologado, podrá adoptar las medidas necesarias de conformidad con las Directivas [2007/46], 2002/24/CE [11] y 2003/37/CE, [12] aplicables en función del tipo, a fin de garantizar la conformidad de la fabricación con el tipo homologado.

2. Al objeto de subsanar las deficiencias y de garantizar la conformidad de los vehículos puestos en circulación, componentes o unidades técnicas, el KBA podrá adoptar, *a posteriori*, disposiciones complementarias.»

III. Litigio principal, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

24. Volkswagen fabricaba, entre otros, vehículos automóviles modelo VW Golf Plus TDI, equipados con un motor diésel del tipo EA 189 Euro 5 y con una cilindrada de 2 litros (en lo sucesivo, «vehículos de que se trata»). Estos vehículos tienen una válvula de recirculación de gases.

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

[11] Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo (DO 2002, L 124, p. 1).

[12] Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE (DO 2003, L 171, p. 1).

25. Los vehículos de que se trata incluían, inicialmente, un programa informático incorporado en la unidad de control del motor que contaba con un «modo 0» y un «modo 1» (en lo sucesivo, «sistema de conmutación»). El modo 1 se activaba durante la prueba de homologación relativa a la detección de emisiones contaminantes, conocida como «New European Driving Cycle» (NEDC), que se realiza en laboratorio. En ausencia de las condiciones características de esta prueba de homologación, se activaba el modo 0 y, en ese caso, la tasa de recirculación de los gases de escape disminuía. En condiciones reales de funcionamiento, dichos vehículos circulaban casi exclusivamente en el modo 0, de forma que no respetaban los valores límite de emisiones de NOx establecidos por el Reglamento n.º 715/2007. De la resolución de remisión se desprende que el sistema de conmutación constituía, por tanto, un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento. Durante el procedimiento de homologación CE de los vehículos de que se trata, Volkswagen no indicó al KBA la presencia de este sistema.

26. El 15 de octubre de 2015, el KBA adoptó, con arreglo al artículo 25, apartado 2, del EG-FGV, una resolución administrativa por la que, entre otras cosas, ordenó a Volkswagen que garantizara la conformidad de los motores EA 189 de la generación Euro 5 con la normativa vigente tanto de ámbito nacional como de la Unión Europea. Precisó que las soluciones debían ser autorizadas por el KBA antes de su puesta en práctica.

27. En este contexto, Volkswagen desarrolló una actualización del programa incorporado en la unidad de control del motor instalada en los vehículos de que se trata (en lo sucesivo, «programa en cuestión»). Este programa incluía una ventana térmica, según la cual la tasa de recirculación de los gases de escape, esto es, la cuota de gases de escape que son reconducidos al motor, es del 0 % cuando la temperatura exterior es inferior a −9 grados centígrados, del 85 % cuando se sitúa entre −9 y 11 grados centígrados, y por encima de 11 grados centígrados aumenta hasta el 100 % a partir de una temperatura exterior de 15 grados centígrados (en lo sucesivo, «ventana térmica»).

28. Mediante resolución de 20 de junio de 2016 (en lo sucesivo, «resolución objeto del litigio»), el KBA aprobó el programa en cuestión. A este respecto, declaró, en particular, que los vehículos no contenían dispositivos de desactivación prohibidos, en el sentido del Reglamento n.º 715/2007, al considerar que los dispositivos de desactivación que seguían instalados en los vehículos eran lícitos.

29. El 15 de noviembre de 2016, Deutsche Umwelthilfe, una asociación legitimada para interponer recursos en virtud del artículo 3 de la UmwRG, interpuso por vía administrativa un recurso contra la resolución objeto del litigio, el cual, en la fecha de la presente petición de decisión prejudicial, estaba pendiente de resolución.

30. El 24 de abril de 2018, la referida asociación solicitó mediante recurso ante el Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein), el órgano jurisdiccional remitente, que se anulase la resolución objeto del litigio. Sostiene que el programa en cuestión incorpora un dispositivo de desactivación que debe considerarse prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, ya que se activa cuando se alcanzan las temperaturas medias que predominan en Alemania, a saber, en torno a 10,4 grados centígrados durante el año 2018. Según esta asociación, a los fabricantes de automóviles, en principio, les es posible diseñar motores que, desde un punto de vista técnico, no requieran que los sistemas de control de las emisiones de NOx sean regulados a la baja incluso a temperaturas medias, es decir, en condiciones normales.

31. La Bundesrepublik Deutschland (República Federal de Alemania) ha alegado que Deutsche Umwelthilfe no goza de legitimación procesal para impugnar la resolución objeto del litigio y, en consecuencia, que su recurso es inadmisible.

32. Según el órgano jurisdiccional remitente, en el presente asunto, Deutsche Umwelthilfe no goza de legitimación procesal en virtud del artículo 42, apartado 2, de la VwGO, según el cual, salvo disposición legislativa en contrario, el recurso solo es admisible si el demandante alega que sus derechos han sido lesionados por el acto administrativo de que se trate. Señala que no existe disposición alguna en la Ley que, a diferencia del sistema de recursos individuales en el que se basa la citada disposición, permita conferir con carácter excepcional legitimación procesal a dicha asociación.

33. En particular, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, el litigio principal no está comprendido en el ámbito de aplicación de la UmwRG, tal como se define en el artículo 1, apartado 1, de esta Ley. Afirma que, de las distintas resoluciones susceptibles de recurso por parte de una organización de defensa del medio ambiente, la única categoría que cabría contemplar en el presente asunto es la mencionada en el artículo 1, apartado 1, párrafo primero, punto 5, de la UmwRG, a tenor del cual esta Ley es aplicable a los recursos interpuestos contra los actos administrativos o los contratos de Derecho público que autoricen proyectos distintos de los contemplados en los puntos 1 a 2b del citado artículo 1, apartado 1, con arreglo a disposiciones relativas al medio ambiente del Derecho federal, del Derecho de los estados federados o de actos directamente aplicables del Derecho de la Unión. A este respecto, según el órgano jurisdiccional remitente, el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 presenta un vínculo con el medio ambiente y no es una mera norma técnica destinada a regular el mercado interior, como se desprende de los considerandos 1, 4 y 7 de dicho Reglamento.

34. Ahora bien, el artículo 1, apartado 1, párrafo primero, punto 5, de la UmwRG únicamente se refiere, según el órgano jurisdiccional remitente, a actos administrativos que autorizan «proyectos». El concepto de «proyecto», a efectos de la citada disposición, fue adoptado en relación con la Directiva 85/337/CEE,[13] la cual define dicho término, en su artículo 1, apartado 2, como «la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras» (primer guion) y «otras intervenciones en el medio natural o el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación de los recursos del suelo» (segundo guion). En este contexto, la normativa nacional se refiere únicamente a las instalaciones fijas o a las medidas de intervención directa. Pues bien, la homologación de tipo CE de vehículos, al igual que la modificación de la homologación CE a la que se refiere la resolución objeto del litigio, son casos de «autorización» de un producto y no constituyen un «proyecto» en el sentido del Derecho nacional, en la medida en que no se refieren a una instalación fija y no conllevan una intervención directa en el medio natural o el paisaje.

35. Además, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, una interpretación amplia del concepto de «proyecto», en el sentido del artículo 1, apartado 1, párrafo primero, punto 5, de la UmwRG, no permite alcanzar otra conclusión. Ciertamente, el Tribunal de Justicia ha señalado que corresponde al juez nacional, a fin de garantizar la tutela judicial efectiva en los ámbitos cubiertos por el Derecho medioambiental de la Unión, interpretar su Derecho nacional de manera conforme, en la medida de lo posible, con los objetivos del artículo 9, apartado 3, del Convenio de

[13] Directiva del Consejo de 27 de junio de 1985 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO 1985, L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9). Fue derogada por la 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 (DO 2012, L 26, p. 1).

Aarhus. [14] Sin embargo, dado el carácter inequívoco de la definición del concepto de «proyecto» en el Derecho nacional, el órgano jurisdiccional remitente se halla ante la imposibilidad, en el presente asunto, de hacer extensivo dicho concepto a la autorización de la actualización del programa en cuestión para adecuar los vehículos de que se trata a la normativa en vigor.

36. Por otro lado, afirma que no es posible aplicar *mutatis mutandis* las disposiciones de la UmwRG sobre la base de una laguna involuntaria en la normativa nacional, la cual se produce cuando el legislador no ha identificado el interés en cuestión o no podía identificarlo debido a un cambio posterior de las circunstancias. Señala que, durante el proceso legislativo que condujo a la modificación de la UmwRG en 2017, que tenía por objeto, en particular, adaptar la Ley a las exigencias del Derecho internacional público resultantes del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus y atender a la sentencia de 8 de marzo de 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125), se suscitó y debatió la cuestión de la aplicación del concepto de «proyecto», en el sentido del artículo 1, apartado 1, párrafo primero, punto 5, de la citada Ley, a determinadas autorizaciones de productos. A este respecto, se precisó explícitamente que las autorizaciones a que se refería dicha Ley no comprendían los productos, entre ellos, los vehículos. Además, la exposición de motivos de esa misma Ley indica expresamente que el legislador nacional renunció a transponer el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus en una disposición general por considerar que ello sería fuente de importantes dificultades de delimitación y de inseguridad jurídica.

37. Según el citado órgano jurisdiccional, Deutsche Umwelthilfe tampoco puede invocar la legitimación procesal que se deriva directamente del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus. Dado que esta disposición, en cuanto tal, carece de efecto directo en el Derecho de la Unión, como estableció la sentencia de 20 de diciembre de 2017, Protect Natur, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, en lo sucesivo, «sentencia Protect», EU:C:2017:987), apartado 45, no es una disposición legislativa en el sentido del artículo 42, apartado 2, primera parte de la frase, de la VwGO.

38. El órgano jurisdiccional remitente añade que Deutsche Umwelthilfe tampoco goza de legitimación para recurrir la resolución objeto del litigio en virtud del artículo 42, apartado 2, segunda parte de la frase, de la VwGO, a cuyo tenor la parte demandante debe alegar que sus derechos han sido lesionados por el acto administrativo de que se trate. Esto se debe a que el sistema de recursos individuales previsto en la VwGO se basa en los derechos subjetivos. Pues bien, el asunto principal no parece referirse a un derecho subjetivo de una persona física que haya sido lesionado. El incumplimiento de la prohibición de utilizar dispositivos de desactivación establecida en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, que es la única infracción que cabría considerar pertinente a este respecto en el presente asunto, no confiere ningún derecho subjetivo a las personas físicas, puesto que la citada disposición no tiene por objeto proteger a un grupo de personas que se deslinde de manera decisiva de la colectividad.

39. En consecuencia, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, la resolución del procedimiento principal depende de que se dilucide si Deutsche Umwelthilfe puede deducir la legitimación procesal directamente del Derecho de la Unión. A la luz de la sentencia Protect, tal legitimación procesal puede resultar del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta. A este respecto, dicho órgano jurisdiccional señala que la situación de que se trata en el procedimiento principal no está comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 9, apartado 2, del citado Convenio puesto que, por una parte, la resolución

[14] Sentencia de 8 de marzo de 2011, Lesoochranárske zoskupenie (C-240/09, EU:C:2011:125), apartado 50.

objeto del litigio no es una resolución a la que se aplique el artículo 6 de dicho Convenio y, por otra parte, no existe ninguna disposición en el Derecho interno, en el sentido del artículo 9, apartado 2, primera frase, de ese mismo Convenio, que haga aplicables otras disposiciones de este.

40. El órgano jurisdiccional remitente indica que, por lo que respecta a las consecuencias de la sentencia Protect para el Derecho procesal interno, estas han sido evaluadas de forma diferenciada en la jurisprudencia nacional, lo que acrecienta sus dudas en cuanto a que el Derecho de la Unión permita a una asociación de defensa del medio ambiente reconocida impugnar, incluso más allá de las posibilidades de recurso ya previstas por la UmwRG, una autorización administrativa del tipo de producto que es objeto del presente asunto si mediante su recurso esa asociación pretende hacer cumplir las disposiciones del Derecho medioambiental de la Unión, de las que no se deriva derecho subjetivo alguno.

41. En el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere que una asociación de defensa del medio ambiente goza de legitimación procesal para impugnar la homologación de tipo CE de vehículos, el órgano jurisdiccional remitente estima que, para resolver sobre la legalidad de la resolución objeto del litigio, será determinante cómo deba interpretarse el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, en particular en relación con la «necesidad» de un dispositivo de desactivación. Dicho órgano jurisdiccional se pregunta si los fabricantes de automóviles deben orientarse por el estado actual de la técnica para determinar si un dispositivo de desactivación es realmente necesario como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo.

42. En estas circunstancias, el Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 9, apartado 3, del [Convenio de Aarhus], en relación con el artículo 47 de la [Carta], 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 [n.º 715/2007]?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión:

   a) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 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 n.º 715/2007?»

43. Han presentado observaciones escritas Deutsche Umwelthilfe, el KBA, Volkswagen y la Comisión Europea. Estas partes e interesados también respondieron por escrito a las preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia.

IV. Análisis

A. Sobre la primera cuestión prejudicial

44. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta, debe interpretarse en el sentido de que una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, legitimada para interponer recursos en virtud del Derecho interno, debe poder impugnar ante los tribunales nacionales una decisión administrativa por la que se concede una homologación CE de tipo de vehículos que pueda ser contraria al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, disposición esta que prohíbe, salvo en casos excepcionales, el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones.

45. A tenor del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, sin perjuicio de los procedimientos de recurso a que se refieren los apartados 1 y 2 de este artículo, 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.

46. Para responder a esta cuestión prejudicial, examinaré el ámbito de aplicación del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus y, a continuación, el alcance de esta disposición, interpretada en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta.

1. Sobre el ámbito de aplicación del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus

47. Para empezar, procede señalar que el litigio principal versa sobre la posibilidad de *incoar un procedimiento judicial para impugnar la acción de una autoridad pública*, a saber, la homologación de tipo CE de vehículos. Así pues, se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus. Los demás requisitos se refieren a los ámbitos de aplicación material y personal de dicha disposición, que se abordarán de forma sucesiva.

48. Por lo que respecta a su ámbito de aplicación material, el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus exige que la acción de que se trate vulnere «las disposiciones del Derecho medioambiental nacional». En el presente asunto, el acto invocado por Deutsche Umwelthilfe es el Reglamento n.º 715/2007, en particular su artículo 5, apartado 2. Procede, por consiguiente, comprobar si esta disposición está comprendida en el ámbito de aplicación del «Derecho medioambiental nacional».

49. A este respecto, contrariamente a lo que sostiene el KBA, comparto la posición del órgano jurisdiccional remitente según la cual el citado Reglamento está comprendido en el ámbito de aplicación del Derecho medioambiental y, por tanto, no debe considerarse únicamente una norma técnica destinada a regular el mercado interior. En efecto, me parece que esta cuestión quedó zanjada por la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación instalado en motores diésel) (C-693/18, en lo sucesivo, «sentencia CLCV», EU:C:2020:1040), apartado 113, que determinó que el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 715/2007 es asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y mejorar la calidad del aire en la Unión.

50. El KBA señala asimismo que el referido Reglamento se basa en el artículo 95 CE (actualmente artículo 114 TFUE), que se refiere a las medidas relativas a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que tengan por objeto el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior. No obstante, el apartado 3 de dicho artículo 95 dispone que la Comisión, en sus propuestas previstas en materia de salud, seguridad, *protección del medio ambiente* y protección de los consumidores, debe basarse en un nivel de protección elevado, teniendo en cuenta especialmente cualquier novedad basada en hechos científicos. Por consiguiente, el hecho de que el citado Reglamento no se fundamente en una base jurídica específica para el medio ambiente, a saber, el artículo 175 CE, no puede excluir el vínculo del Reglamento con el Derecho medioambiental.

51. De todas formas, el artículo 2, apartado 1, letra f), del Reglamento n.º 1367/2006 define el «Derecho medioambiental» como «la legislación comunitaria que, *independientemente de su fundamento jurídico*, contribuya a perseguir los objetivos de la política comunitaria en materia de medio ambiente tal como se establecen en el Tratado: *la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente*, la protección de la salud de las personas, la utilización prudente y racional de los recursos naturales y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente». [15] Pues bien, este es el caso, precisamente, del Reglamento n.º 715/2007.

52. En cuanto atañe más específicamente al artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento, esta disposición se refiere a los «dispositivos de desactivación» en el sentido del artículo 3, punto 10, de este mismo acto. Si bien la citada disposición es de carácter técnico, se inscribe en el marco del Reglamento y tiene por objeto limitar las emisiones de gases contaminantes, contribuyendo así a la protección del medio ambiente. Con carácter más general, como ha señalado Deutsche Umwelthilfe, no es concebible disociar por principio el Derecho medioambiental de las normas técnicas, en la medida en que una disposición destinada a proteger el medio ambiente es con frecuencia de carácter técnico. A este respecto, he de señalar que el considerando 1 del Reglamento n.º 715/2007 expone que «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». Así pues, dicho considerando establece explícitamente un vínculo entre las normas técnicas relativas a la homologación de tipo CE y la protección del medio ambiente.

53. Por otro lado, la disposición del Derecho de la Unión invocada por Deutsche Umwelthilfe, a saber, el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, es directamente aplicable en los Estados miembros y debe considerarse parte de las disposiciones del Derecho medioambiental *nacional*. [16]

54. En cuanto al ámbito de aplicación personal del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, este precepto dispone que «los miembros del público que reúnan los eventuales criterios previstos por su Derecho interno» son titulares de los derechos contemplados en esta disposición. A este respecto, de la resolución de remisión se desprende que Deutsche Umwelthilfe es una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, legitimada para interponer recursos en virtud del artículo 3 de la UmwRG, que, según sus estatutos, tiene por objeto promover la protección de la

[15] El subrayado es mío.

[16] Véase, en este sentido, Comité de Cumplimiento del Convenio de Aarhus, conclusiones y recomendaciones, de 29 de abril de 2018, Dinamarca (ACCC/C/2006/18, ECE/MP.PP/2008/5/Add.4), apartado 27, según el cual, en el contexto del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, debe considerarse que la legislación de la Unión relativa al medio ambiente forma parte de la normativa nacional de un Estado miembro. La versión francesa de este documento puede encontrarse en el siguiente enlace: https://unece.org/DAM/env/documents/2008/pp/mop3/ece_mp_pp_2008_5_add_4_f.pdf.

naturaleza y del medio ambiente, así como la defensa de los consumidores en materia de medio ambiente y de salud, en particular mediante el suministro a estos de información y asesoramiento. En consecuencia, dicha asociación cumple los requisitos para interponer recursos ante los tribunales nacionales en favor de la protección del medio ambiente.

55. Por lo tanto, una asociación como Deutsche Umwelthilfe no solo forma parte del «público» a efectos del artículo 2, apartado 4, del Convenio de Aarhus, sino también del «público interesado» en el sentido del artículo 2, apartado 5, de dicho Convenio. Pues bien, en virtud de esta última disposición, se considera que tienen un interés que invocar las organizaciones no gubernamentales que trabajan en favor de la protección del medio ambiente y que cumplen los requisitos exigidos por el Derecho interno.

56. Por último, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la expresión «criterios previstos por su Derecho interno», en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, comprende solo los criterios relativos al grupo de personas titulares de un derecho de recurso, dado que estos criterios han sido establecidos de forma vinculante por el legislador nacional en el artículo 3 de la UmwRG. En mi opinión, esta expresión se refiere también al objeto de un recurso y los referidos criterios deben ser conformes con el Derecho de la Unión. Esta cuestión se examinará a continuación.

2. Sobre el ámbito de aplicación del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta

57. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los recursos contemplados en el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus pueden estar sujetos a «criterios», lo que significa que los Estados miembros pueden aprobar normas de tipo procedimental relativas a los requisitos necesarios para interponer tales recursos, en virtud de la facultad de apreciación que les ha sido conferida a tales efectos.[17] En este sentido, como indica el órgano jurisdiccional remitente, la reforma de la UmwRG emprendida en 2017 tuvo por objeto, en particular, adecuar la Ley a las exigencias del Derecho internacional público resultantes del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus.

58. Según dicho órgano jurisdiccional, Deutsche Umwelthilfe no goza de legitimación procesal con arreglo al Derecho nacional para impugnar una decisión administrativa por la que se concede la homologación de tipo CE.[18] Por otro lado, el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en cuanto tal, carece de efecto directo en el Derecho de la Unión.[19] En estas circunstancias, en el supuesto de que el Derecho nacional no reconozca legitimación procesal a una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, esta disposición no puede, por sí sola, conferir a esta tal capacidad.

59. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente ha hecho referencia a la sentencia Protect en apoyo de su petición de decisión prejudicial. A este respecto, la referida sentencia establece el vínculo entre el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus y el artículo 47 de la Carta por lo

17 Sentencia de 14 de enero de 2021, Stichting Varkens in Nood y otros (C-826/18, EU:C:2021:7), apartado 49 y jurisprudencia citada.

18 Véanse los puntos 32 a 40 de las presentes conclusiones.

19 Sentencia de 20 de diciembre de 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987), apartado 45 y jurisprudencia citada.

que se refiere al derecho de acceso a la justicia de las organizaciones de defensa del medio ambiente. [20] Pues bien, el razonamiento del Tribunal de Justicia en dicha sentencia me parece perfectamente extrapolable al presente asunto, de la siguiente manera.

60. A tenor del artículo 3, punto 5, de la Directiva 2007/46, por homologación de tipo CE se entiende el procedimiento mediante el cual un *Estado miembro certifica* que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de esta Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en sus anexos IV u XI. Este anexo IV se refería al Reglamento n.º 715/2007, cuyo artículo 5, apartado 2, es de carácter vinculante.

61. Por lo tanto, cuando un Estado miembro establece normas de Derecho procesal aplicables a los recursos a los que se refiere el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, y relativas al ejercicio de los derechos conferidos por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 a las asociaciones de defensa del medio ambiente con el fin de controlar las decisiones de las autoridades nacionales competentes a la luz de las obligaciones que les incumben en virtud de dicha disposición, ese Estado miembro da cumplimiento a una obligación resultante de la referida disposición y debe considerarse, por consiguiente, que aplica el Derecho de la Unión, en el sentido del artículo 51, apartado 1, de la Carta, lo que implica que esta es aplicable. [21]

62. Si bien es cierto que el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en cuanto tal, carece de efecto directo en el Derecho de la Unión, también es cierto que esta disposición, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta, 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. [22]

63. Pues bien, ese derecho de recurso establecido en el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus quedaría privado de toda eficacia, e incluso de su propia esencia, si se reconociera que la imposición de los criterios establecidos por el Derecho interno hace que se niegue todo derecho de recurso a determinadas categorías de «miembros del público», y en especial a «miembros del público interesado», como las asociaciones de defensa del medio ambiente que reúnan los requisitos fijados en el artículo 2, apartado 5, del citado Convenio. [23] No se puede privar a estas asociaciones de la posibilidad de instar el control del respeto de las normas del Derecho medioambiental de la Unión, toda vez que, además, tales normas se orientan en la mayoría de los casos a la protección del interés general y no a la mera protección de los intereses de los particulares de manera individual y que dichas asociaciones tienen como misión defender el interés general. [24]

64. En efecto, los términos «eventuales criterios previstos por su Derecho interno», que figuran en el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, si bien implican que los Estados miembros conservan una facultad de apreciación a la hora de aplicar dicha disposición, no pueden permitir

[20] Sobre el alcance del artículo 47 de la Carta, véase Safjan, M. y Düsterhaus, D.: «A Union of Effective Judicial Protection: Addressing a Multi-level Challenge through the Lens of Article 47 CFREU», *Yearbook of European Law*, 2014, vol. 33, n.º 1, pp. 3 a 40.

[21] Véase en este sentido la sentencia Protect, apartado 44 y jurisprudencia citada.

[22] Véanse, en este sentido, las sentencias Protect, apartado 45, y de 3 de octubre de 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland y otros (C-197/18, EU:C:2019:824), apartado 33.

[23] Véanse, en este sentido, las sentencias Protect, apartado 46, y de 3 de octubre de 2019, Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland y otros (C-197/18, EU:C:2019:824), apartado 34.

[24] Véase en este sentido la sentencia Protect, apartado 47 y jurisprudencia citada.

que estos impongan criterios tan estrictos que hagan prácticamente imposible la impugnación por las organizaciones de defensa del medio ambiente de las acciones u omisiones a las que se alude en esa disposición. [25]

65. En el presente asunto, de la resolución de remisión se desprende que Deutsche Umwelthilfe no goza de legitimación procesal para impugnar una decisión administrativa por la que se concede la homologación de tipo CE debido, en particular, a que esta homologación es una «autorización de producto» y a que, en relación con tal autorización, el Derecho nacional no permite a una asociación de defensa del medio ambiente, aun cuando esté comprendida en el concepto de «público interesado» a efectos del artículo 2, apartado 5, del Convenio de Aarhus, interponer un recurso ante un órgano jurisdiccional nacional contra una decisión administrativa por la que se concede la homologación de tipo CE de vehículos. De este modo, al negar a las asociaciones de defensa del medio ambiente el derecho de recurso contra una decisión de autorización de esa naturaleza, la normativa procedimental nacional de que se trata es contraria a las exigencias que se derivan del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47 de la Carta. [26]

66. En otras palabras, el efecto útil del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, desde la perspectiva del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva, exige que se garantice a las asociaciones de defensa del medio ambiente reconocidas el derecho a impugnar una decisión administrativa por la que se concede la homologación de tipo CE. [27]

67. Procede añadir que, aunque las libertades garantizadas por la Carta pueden limitarse, conforme al artículo 52, apartado 1, de esta, cualquier limitación de su ejercicio deberá ser establecida por la ley y respetar el contenido esencial de dichas libertades. Además, como se desprende de esta disposición, dentro del respeto del principio de proporcionalidad, solo podrán introducirse limitaciones cuando sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás. [28] No obstante, en el presente asunto, no alcanzo a ver qué objetivo de interés general reconocido por la Unión podría justificar que se niegue a una asociación de defensa del medio ambiente el acceso a la justicia para impugnar la homologación de tipo CE de vehículos. [29]

68. Según el órgano jurisdiccional remitente, ni siquiera una interpretación extensiva o por analogía del Derecho nacional permite conferir a una asociación de defensa del medio ambiente legitimación procesal para impugnar una decisión de concesión de la homologación de tipo CE. Sin embargo, ha de señalarse que dicho órgano jurisdiccional hace referencia a una sentencia del Verwaltungsgericht Berlin (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Berlín, Alemania), de 18 de abril de 2018, relativa a la legalidad de la autorización de la explotación regular de determinados vehículos de alto tonelaje y a la prolongación de la fase de ensayo de otros vehículos de alto tonelaje específicos, según la cual el artículo 42, apartado 2, segunda parte de la frase, de la VwGO confiere legitimación procesal a las asociaciones de defensa del medio ambiente reconocidas que pretendan hacer cumplir disposiciones basadas en el Derecho medioambiental de

[25] Sentencia Protect, apartado 48.

[26] Véase, en este sentido, la sentencia Protect, apartado 52.

[27] Véanse, en este sentido, las conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760), punto 91.

[28] Sentencia de 3 de febrero de 2021, Fussl Modestraße Mayr (C-555/19, EU:C:2021:89), apartado 84 y jurisprudencia citada.

[29] El KBA alega que la Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Ley Fundamental de la República Federal de Alemania) ha efectuado una elección sistémica en favor de la protección de los derechos subjetivos.

la Unión. Por otro lado, como señala el KBA, Deutsche Umwelthilfe sostuvo, en el contexto del procedimiento principal, que su legitimación procesal derivaba directamente de los artículos 1, apartado 1, párrafo primero, punto 6, y 2, apartado 1, de la UmwRG.

69. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional interpretar, en la medida de lo posible, el régimen procesal de los requisitos necesarios para interponer un recurso 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, a fin de permitir a una asociación de defensa del medio ambiente como Deutsche Umwelthilfe impugnar ante los tribunales nacionales una decisión administrativa que pueda ser contraria al Derecho medioambiental de la Unión. [30]

70. No obstante, en caso de que tal interpretación conforme resulte imposible, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el juez nacional encargado de aplicar, en el marco de su competencia, las disposiciones del Derecho de la Unión está obligado a garantizar la plena eficacia de estas normas, dejando inaplicada si fuera necesario, y por su propia iniciativa, cualquier disposición contraria de la legislación nacional, incluso posterior, sin que deba solicitar o esperar su previa derogación por el legislador o mediante cualquier otro procedimiento constitucional. [31]

71. El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus debe interpretarse en el sentido de que, dado el gran número de resoluciones relacionadas con el medio ambiente, los Estados miembros pueden excluir determinadas decisiones administrativas de un control jurisdiccional promovido por asociaciones de defensa del medio ambiente, como las relativas a las autorizaciones de productos, permitiendo impugnar únicamente las decisiones que tengan un elevado impacto ambiental. No obstante, opino que tal enfoque no encuentra respaldo alguno ni en las disposiciones del citado Convenio ni en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. En cualquier caso, como alega Deutsche Umwelthilfe, una decisión de concesión de la homologación de tipo CE puede afectar a un elevado número de vehículos y, por consiguiente, no puede considerarse de una importancia menor para la protección del medio ambiente. En este sentido, como enuncia el considerando 6 del Reglamento n.º 715/2007, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se requiere una reducción considerable de las emisiones de NOx de los vehículos diésel.

72. Por otro lado, el órgano jurisdiccional remitente señala que los hechos que dieron lugar a la sentencia Protect, relativos al Derecho austriaco, difieren de los que son objeto del presente asunto por cuanto, conforme al Derecho alemán, las asociaciones de defensa del medio ambiente tienen la posibilidad, en el marco de la UmwRG, de instar el control de la autorización de proyectos y, por consiguiente, no se priva a las asociaciones de todo derecho de recurso. En consecuencia, en el Derecho procesal alemán no existe en términos de tutela judicial una laguna comparable a la apreciada en la citada sentencia. Ahora bien, como señala el órgano jurisdiccional remitente, una asociación como Deutsche Umwelthilfe carece por completo de acceso a la justicia para impugnar una decisión de concesión de una homologación de tipo CE. Por consiguiente, en mi opinión, la jurisprudencia establecida en el contexto de la sentencia Protect es de plena aplicación al fin de instar el control del cumplimiento de una norma del Derecho medioambiental de la Unión.

[30] Véanse, en este sentido, las sentencias Protect, apartado 54, y de 19 de diciembre de 2019, Deutsche Umwelthilfe (C-752/18, EU:C:2019:1114), apartado 39.

[31] Véase, en este sentido, la sentencia Protect, apartado 56.

73. El KBA y Volkswagen sostienen que la *actio popularis* es estructuralmente ajena al Derecho procesal alemán y que una asociación de defensa del medio ambiente debe tener, por tanto, en todo momento la posibilidad de alegar que, a causa de la acción de las autoridades, sus derechos han sido posiblemente lesionados. No obstante, en el presente asunto, la aplicación del artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta, no conduce al ejercicio de una *actio popularis*. [32] En efecto, el derecho de acceso a la justicia en el contexto de un asunto como el que es objeto del procedimiento principal supone que el Derecho nacional haya conferido legitimación activa a la asociación en cuestión, una vez aprobados sus estatutos por las autoridades nacionales competentes. Así, tal asociación ofrece garantías de seriedad y competencia en el ejercicio de su acción. [33] Al tener esas asociaciones un interés jurídicamente reconocido en proteger el medio ambiente, toda infracción de disposiciones del Derecho de la Unión en materia de medio ambiente directamente aplicables las afecta y hace que estén legitimadas para invocar dichas disposiciones ante los tribunales nacionales. [34]

74. Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, propongo que se responda a la primera cuestión prejudicial que el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus, en relación con el artículo 47, párrafo primero, de la Carta, debe interpretarse en el sentido de que una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, legitimada para interponer recursos en virtud del Derecho interno, debe poder impugnar ante los tribunales nacionales una decisión administrativa por la que se concede una homologación CE de tipo de vehículos que pueda ser contraria al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, disposición esta que prohíbe, salvo en casos excepcionales, el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones.

B. Sobre la segunda cuestión prejudicial

75. Mediante su segunda cuestión prejudicial, formulada para el supuesto de que se responda afirmativamente a la primera 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 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 el estado de la técnica en el momento en el que se conceda la homologación de tipo CE de los vehículos de que se trate y si, además de esa «necesidad», deben tenerse en cuenta otras circunstancias para examinar la licitud de un dispositivo de desactivación. [35]

[32] En sus conclusiones presentadas en el asunto Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760), punto 81, la Abogada General Sharpston destacó que los autores del Convenio de Aarhus optaron por no introducir una *actio popularis* en los asuntos medioambientales y que decidieron reforzar el papel de las organizaciones ecologistas. La Abogada General añadió que, para ello, adoptaron una vía intermedia entre el planteamiento maximalista (*actio popularis*) y el minimalista (conferir el derecho a interponer una demanda individual exclusivamente a aquellas partes que resultaran afectadas en sus intereses directos).

[33] Como señaló la Abogada General Sharpston en sus conclusiones presentadas en el asunto Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:760), punto 74, las organizaciones ecologistas que promueven la protección del medio ambiente y que cumplen requisitos objetivamente justificados, transparentes y no discriminatorios para acceder a la justicia con arreglo al Derecho nacional deben poder invocar el artículo 9, apartado 3, del Convenio de Aarhus.

[34] Véanse, en este sentido, las conclusiones de la Abogada General Kokott presentadas en el asunto Lesoochranárske zoskupenie VLK (C-243/15, EU:C:2016:491), punto 49.

[35] En su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente se refiere a «un dispositivo de desactivación». No obstante, dado que en el procedimiento principal solo la ventana térmica es objeto de examen, me referiré únicamente a este dispositivo de desactivación.

76. A tenor del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, está prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. Sin embargo, esta prohibición admite tres excepciones, en particular la que figura en la letra a) de dicha disposición, 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».

77. Con carácter preliminar, he de señalar que, en su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente parte de la premisa de que la ventana térmica constituye un «dispositivo de desactivación», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. En la sentencia CLCV, el Tribunal de Justicia consideró que un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos de homologación previstos en el citado Reglamento a efectos de mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones con el fin de obtener la homologación del vehículo es tal «dispositivo de desactivación», incluso cuando esa mejora también pueda apreciarse, de forma puntual, en condiciones normales de utilización del vehículo. [36]

78. El Tribunal de Justicia también ha declarado que la prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, letra a), del citado Reglamento quedaría vaciada de contenido y privada de efecto útil si se permitiera a los fabricantes equipar los automóviles con dispositivos de desactivación con el único fin de proteger el motor contra el envejecimiento y el deterioro. [37] Esta jurisprudencia fue emitida en el contexto del examen de la compatibilidad del sistema de conmutación con el Derecho de la Unión.

79. En cuanto a los asuntos GSMB Invest (C-128/20), Volkswagen (C-134/20) y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-145/20), versan sobre una ventana térmica similar a la que es objeto de la presente cuestión prejudicial. En mis conclusiones comunes presentadas en estos tres asuntos [38] el 23 de septiembre de 2021, propuse al Tribunal de Justicia que declarara que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, de este Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que es un «dispositivo de desactivación» un dispositivo tal que, en condiciones reales de conducción de un vehículo de motor, solo garantiza plenamente la recirculación de los gases de escape cuando prevalecen temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados y la altitud de circulación es inferior a 1 000 metros mientras que, fuera de dicha ventana, en un intervalo de 10 grados centígrados, y por encima de los 1 000 metros, en un intervalo de 250 metros de altitud, la cuota de recirculación de los gases de escape se ve reducida de un modo lineal a 0, de modo que se produce un incremento de las emisiones de NOx que rebasa los valores límite previstos en el citado Reglamento. [39] Estas consideraciones son extrapolables al presente asunto.

80. Mediante la segunda cuestión prejudicial, letra a), el órgano jurisdiccional remitente pretende saber si la «necesidad» de un dispositivo de desactivación que proteja el motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo se evalúa a la luz de lo que es técnicamente factible en el momento en el que se conceda la homologación de tipo CE de los vehículos de que se trate.

[36] Sentencia CLCV, apartado 102.

[37] Sentencia CLCV, apartado 113.

[38] Conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758).

[39] Punto 104 de dichas conclusiones.

81. Coincido con dicho órgano jurisdiccional en que, para responder a esta cuestión prejudicial, es preciso situarse en la fecha en que se concedió la homologación de tipo CE. En efecto, esta se refiere a vehículos nuevos, los cuales deben respetar los actos reglamentarios vigentes en el momento de la homologación, entre ellos los contemplados en el anexo IV de la Directiva 2007/46, que incluyen el Reglamento n.º 715/2007.

82. Por lo que respecta a los requisitos técnicos de dicha homologación, en mis conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest (C-128/20), Volkswagen (C-134/20) y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-145/20), consideré que el Reglamento n.º 715/2007 no establece en ningún sitio que deba utilizarse una tecnología particular para la homologación de tipo CE. [40] En otras palabras, como alega Volkswagen, el citado Reglamento, al igual que la Directiva 2007/46, está concebido de forma neutral desde el punto de vista tecnológico.

83. Asimismo, recordé que, a tenor del considerando 7 de dicho Reglamento, «al establecer normas sobre emisiones, es importante tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida, así como las implicaciones para el impacto total en las emisiones de dióxido de carbono». Por consiguiente, cuando el legislador de la Unión determinó los valores límite de emisiones de gases contaminantes, ya tuvo en cuenta los intereses de los fabricantes de automóviles. Por lo tanto, incumbe a estos adaptarse y aplicar medidas técnicas adecuadas para respetar los valores límite, sin que la técnica utilizada deba ser *necesariamente la mejor posible o venir impuesta*. [41] En este sentido, como señala el KBA, puede ser suficiente usar técnicas modernas comunes extendidas en el mercado, siempre que cumplan los requisitos necesarios para la homologación de tipo CE.

84. Añadí que autorizar un dispositivo de desactivación en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 por el mero hecho de que, por ejemplo, los gastos de investigación sean elevados, el dispositivo técnico sea costoso o las operaciones de mantenimiento sean más frecuentes y caras para el usuario, supondría vaciar de contenido dicho Reglamento. [42]

85. Una vez más, estas consideraciones me parecen extrapolables al presente asunto. En este sentido, suscribo las palabras del órgano jurisdiccional remitente de que no debe 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 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.

86. Solo hay «necesidad» de un dispositivo de desactivación cuando ninguna solución permite evitar los riesgos de daños inmediatos que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo. [43]

40 Punto 129 de dichas conclusiones.

41 Conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758), punto 129.

42 Conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758), punto 130.

43 Véase, en este sentido, la sentencia CLCV, apartado 114.

87. Por otro lado, mediante su segunda cuestión prejudicial, letra b), el órgano jurisdiccional remitente pregunta si, además del estado de la técnica, deben tenerse en cuenta otras circunstancias que puedan determinar la licitud de un dispositivo de desactivación aunque dicho dispositivo, a la luz solamente del correspondiente estado de la técnica en el momento pertinente, no sea «necesario» a los efectos del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.

88. A este respecto, por lo que se refiere al concepto de «necesidad», de la sentencia CLCV se desprende que, al constituir el referido artículo 5, apartado 2, letra a), una excepción a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, debe ser objeto de *interpretación estricta*.[44]

89. En estas circunstancias, ante la falta de «necesidad» del dispositivo de desactivación objeto de examen en el presente asunto, como indica el órgano jurisdiccional remitente en su segunda cuestión, letra b),[45] no existen, a mi parecer, otras circunstancias que puedan determinar la licitud de un dispositivo de desactivación. En efecto, dado que las otras dos excepciones contempladas en el artículo 5, apartado 2, letras b) y c), del Reglamento n.º 715/2007 no son aplicables en el procedimiento principal, el Reglamento no ofrece otra base para justificar la autorización de un dispositivo de desactivación.

90. En consecuencia, propongo al Tribunal de Justicia que responda 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, por un lado, la «necesidad» de un dispositivo de desactivación que proteja el motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo no se evalúa a la luz del estado de la técnica en el momento en el que se conceda la homologación de tipo CE y de que, por otro lado, no procede tener en cuenta otras circunstancias distintas de esa «necesidad» para examinar la licitud de un dispositivo de desactivación.

V. Conclusión

91. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein, Alemania):

«1) 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, debe interpretarse en el sentido de que una asociación de defensa del medio ambiente reconocida, facultada para interponer recursos en virtud del Derecho interno, debe poder impugnar ante los tribunales nacionales una decisión administrativa por la que se concede una homologación de tipo CE de vehículos que pueda ser contraria al 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

[44] Sentencia CLCV, apartado 112.

[45] Se trata de una apreciación de hecho que corresponde efectuar al órgano jurisdiccional remitente.

la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, disposición esta que prohíbe, salvo casos excepcionales, el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones.

2) El artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que, por un lado, la "necesidad" de un dispositivo de desactivación que proteja el motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo no se evalúa a la luz del estado de la técnica en el momento en el que se conceda la homologación de tipo CE y de que, por otro lado, no procede tener en cuenta otras circunstancias distintas de esa "necesidad" para examinar la licitud de un dispositivo de desactivación.»