



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 162/21
Luxemburgo, 23 de septiembre de 2021

Conclusiones del Abogado General en los asuntos C-128/20 GSMB Invest,
C-134/20 Volkswagen y C-145/20 Porsche Inter Auto y Volkswagen

Según el Abogado General Rantos, la instalación de un programa informático incorporado que modifica el nivel de las emisiones de gases contaminantes de los vehículos, dependiendo de la temperatura exterior y de la altitud, contraviene el Derecho de la Unión y un vehículo de ese tipo no es conforme al contrato de contraventa, en el sentido de la Directiva 1999/44

Un dispositivo de ese tipo no puede justificarse por la protección del motor contra las averías o los accidentes y por el manejo seguro del vehículo si sirve principalmente para regular componentes como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel

La creciente concienciación sobre la importancia de la protección del medio ambiente en el seno de la Unión Europea se manifiesta, en particular, por la voluntad de limitar las emisiones de contaminantes. En este sentido, los vehículos de motor han sido objeto de una normativa cada vez más rigurosa, especialmente mediante la aprobación del Reglamento sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor.¹

Estos tres asuntos versan sobre la adquisición de vehículos automóviles dotados de un programa informático que, en determinadas condiciones de temperatura y de altitud de circulación, limita la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

De esta manera, en el caso del vehículo de que se trata en el primer asunto (C-128/20), tras la actualización del programa informático incorporado en el calculador de control del motor, la purificación de los gases de escape se desactiva a una temperatura exterior inferior a 15 grados centígrados y superior a 33 grados centígrados y a una altitud de circulación superior a 1 000 metros («ventana térmica»). Fuera de esta ventana térmica, en un intervalo de 10 grados centígrados y por encima de 1 000 metros de altitud, en un intervalo de 250 metros, 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 establecidos en el Reglamento n.º 715/2007.

Los vehículos de que se trata en los asuntos segundo (C-134/20) y tercero (C-145/20) incorporan también un programa informático que hace funcionar el sistema de recirculación de los gases de escape de acuerdo con la ventana de temperaturas.

En estas circunstancias, el Landgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria), el Landgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Austria) y el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), decidieron preguntar al Tribunal de Justicia, esencialmente, si un programa informático de este tipo es un «dispositivo de desactivación», en el sentido del Reglamento. En caso de respuesta afirmativa, los citados órganos jurisdiccionales preguntan si es posible autorizar este programa informático con arreglo a las excepciones establecidas a la prohibición de ese tipo de dispositivos en el citado Reglamento.

¹ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1).

En sus conclusiones presentadas hoy, el Abogado General Athanasios Rantos recuerda en primer lugar que, en su sentencia de 17 de diciembre de 2020,² el Tribunal de Justicia se pronunció por primera vez sobre la interpretación del citado precepto. El asunto que dio lugar a esa sentencia versaba sobre vehículos de motor dotados de un programa informático cuya finalidad era falsear los resultados de los controles de emisión de gases contaminantes, especialmente de NOx. En la citada sentencia, el Tribunal de Justicia declaró que un «dispositivo de invalidación» es aquel que detecta todos los parámetros vinculados al desarrollo de los procedimientos de homologación establecidos en ese Reglamento, con la finalidad de mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones, y obtener así la homologación del vehículo, aun cuando esa mejora también pueda observarse de forma puntual en condiciones de utilización normal del vehículo.

Con objeto de determinar si el programa informático en cuestión es un «dispositivo de desactivación», en el sentido del Reglamento, el Abogado General examina su funcionamiento durante la «utilización normal» de los vehículos de que se trata, lo que, a su entender, no ha de referirse a las condiciones establecidas por el nuevo ciclo europeo de conducción (NEDC), sino a las condiciones reales de conducción.

A este respecto, señala que la ventana de temperaturas no es representativa de las condiciones reales de conducción, puesto que las estadísticas oficiales indican que, en Austria y en Alemania, así como en otros Estados miembros, las temperaturas medias entre los años 2017 a 2019 fueron claramente inferiores a 15 grados centígrados. Además, habida cuenta del relieve de Austria y de Alemania, los vehículos de motor circulan allí a menudo por encima de los 1 000 metros de altitud.

Deduca de lo anterior que **el programa informático en cuestión reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones durante el funcionamiento y la utilización normales de los vehículos, con la consecuencia de que es, en efecto, un «dispositivo de desactivación», en el sentido del Reglamento.**

El Abogado General recuerda acto seguido que el Reglamento establece excepciones a la prohibición del dispositivo de desactivación, en particular cuando la necesidad de dicho dispositivo se justifica como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo.

A este respecto, pone de relieve que el legislador de la Unión distingue claramente entre, por un lado, el motor, contemplado por dicha excepción, y, por otro lado, el sistema de control de la contaminación, que incluye la recirculación de los gases de escape (sistema EGR). Por lo tanto, según el Abogado General, **un dispositivo de desactivación que sirve principalmente para regular componentes como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel no está comprendido en la excepción a la prohibición**, toda vez que el funcionamiento de esos elementos no afecta a la protección del motor.

Por lo demás, la legalidad de ese dispositivo no depende de que estuviera integrado en el vehículo desde el momento de su fabricación o de que se haya instalado con posterioridad.

Asimismo, en el contexto de una homologación de tipo CE, los vehículos deben cumplir los requisitos señalados por el Derecho de la Unión, especialmente los relativos a los dispositivos de desactivación. Si no es así, dichos vehículos no disponen de un certificado de conformidad exacto expedido por el fabricante y su venta o matriculación no están autorizadas.

Por consiguiente, según el Abogado General, **puesto que un consumidor medio, normalmente informado y razonablemente atento y perspicaz, puede esperar que se cumplan los requisitos reglamentarios, el vehículo de que se trata no es conforme al contrato de compraventa, en el sentido de la Directiva 1999/44,**³ incluso a falta de cláusulas contractuales

² Sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 2020, *CLCV y otros (Dispositivo de desactivación en motor diésel)*, [C-693/18](#) (véase también el CP n.º [170/20](#)).

³ 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).

concretas. En efecto, a falta de un certificado de conformidad exacto, el vehículo de que se trata no se ajusta a la «descripción dada por el vendedor», no es «apto [...] para el uso especial requerido por el consumidor» y no es apto «para los usos a que ordinariamente se destinen bienes del mismo tipo», en el sentido de la Directiva, aun cuando dicho vehículo disponga de una homologación de tipo CE válida.

Finalmente, **una falta de conformidad consistente en la presencia, en el vehículo de que se trate, de un dispositivo de desactivación ilícito no puede considerarse «de escasa importancia», aun suponiendo que el consumidor habría adquirido el vehículo pese a haber tenido conocimiento de la existencia y el funcionamiento de ese dispositivo.** En estas circunstancias, el consumidor no se ve privado del derecho a solicitar la resolución del contrato en virtud de la Directiva.

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El texto íntegro de las conclusiones (asuntos [C-128/20](#), [C-134/20](#) y [C-145/20](#)) se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Las imágenes de la lectura de las conclusiones se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.