



COMUNICADO DE PRENSA n.º 124/22

Luxemburgo, 14 de julio de 2022

Sentencias del Tribunal de Justicia en los asuntos C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen, y C-145/20 | Porsche Inter Auto y Volkswagen

Un software con el que va equipado un tipo de vehículo diésel que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones a temperaturas normales y durante la mayor parte del año constituye un dispositivo de desactivación prohibido

Dado que tal defecto del vehículo no es de escasa importancia, no está excluida a priori la resolución del contrato de compraventa del vehículo

Diferentes adquirentes de vehículos de la marca Volkswagen equipados con un software que reduce la recirculación de los gases contaminantes del vehículo en función, en particular, de la temperatura detectada presentaron demandas ante los tribunales austriacos solicitando la anulación de sus contratos de compraventa, celebrados entre 2011 y 2013.

Según las explicaciones aportadas por dichos tribunales, el software en cuestión garantiza que se cumplen los valores límite de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) fijados para toda la Unión solamente cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius (en lo sucesivo, la «ventana de temperaturas»). Fuera de dicha ventana, la tasa de recirculación de los gases de escape (EGR) se reduce linealmente a 0, lo que da lugar a que se rebasen los valores límite.

La mencionada ventana de temperaturas es producto de una actualización del software de los vehículos de que se trata que llevó a cabo Volkswagen con el fin de sustituir un software prohibido por el Derecho de la Unión. La Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor de Alemania había autorizado esa actualización entendiéndola que no implicaba un dispositivo de desactivación prohibido.

El Tribunal Supremo austriaco, el Tribunal Regional de Eisenstadt y el Tribunal Regional de Klagenfurt plantearon al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones relativas a la licitud de tal ventana de temperaturas y a los eventuales derechos de los adquirentes, teniendo en cuenta que se trata de consumidores, en virtud de la normativa europea vigente cuando ocurrieron los hechos.

Mediante sus sentencias de hoy, el Tribunal de Justicia declara que **un dispositivo que garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones de óxidos de nitrógeno únicamente en la ventana de temperaturas constituye un dispositivo de desactivación prohibido en principio por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.**¹

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).

El Tribunal de Justicia señala a este respecto que, por un lado, una temperatura ambiente inferior a 15 grados Celsius es algo normal en el territorio de la Unión. Por otro lado, los valores límite de emisiones fijados para toda la Unión deben cumplirse aun cuando las temperaturas sean claramente inferiores a 15 grados Celsius. Por lo tanto, un software como el controvertido reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones en condiciones de utilización normales.

El mero hecho de que ese dispositivo contribuya a conservar o proteger distintos componentes del motor como la válvula EGR, el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel no lo convierte sin embargo en un dispositivo lícito.

La situación sería distinta si se demostrara que dicho dispositivo responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor causados por un mal funcionamiento de uno de esos componentes, **de tal gravedad que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo** equipado con el mismo dispositivo. Tal «necesidad» solo existirá si, en el momento de la homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo que va equipado con él, ninguna otra solución técnica permitiera evitar esos riesgos. **Corresponde a los tribunales remitentes verificar si se da esta circunstancia en el caso del dispositivo de desactivación con el que van equipados los vehículos de que se trata en los presentes asuntos.** El Tribunal de Justicia señala no obstante, en este contexto, que el mero fin de proteger el motor contra el envejecimiento y el deterioro no puede justificar la instalación del dispositivo de desactivación.²

En cualquier caso, aunque existiera la necesidad antes descrita, **el dispositivo de desactivación estará prohibido si ha sido diseñado para funcionar, en condiciones normales de circulación, la mayor parte del año.** En efecto, admitir tal dispositivo podría dar lugar a que se aplicara más a menudo la excepción que la prohibición, socavando de manera desproporcionada el principio mismo de la limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno.

El Tribunal de Justicia indica, por otra parte, que la circunstancia de que el dispositivo de desactivación haya sido instalado después de la puesta en servicio del vehículo no es pertinente para apreciar si está prohibido el uso de ese dispositivo.

En lo que respecta a los derechos de los consumidores que han comprado un bien que no es conforme al contrato, con arreglo a la normativa europea aplicable en el momento de los hechos, a saber, la Directiva 1999/44,³ el consumidor puede exigir al vendedor la reparación del bien o su sustitución, salvo que ello resulte imposible o desproporcionado. Solo cuando el consumidor no tiene derecho a la reparación ni a la sustitución o cuando el vendedor no ha llevado a cabo ninguna de esas formas de saneamiento en un plazo razonable o sin mayores inconvenientes para el consumidor puede este exigir una reducción adecuada del precio o la resolución del contrato. No obstante, la resolución está excluida si la falta de conformidad del bien es de escasa importancia.

El Tribunal de Justicia declara a este respecto que un vehículo no presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar y, en consecuencia, no es conforme al contrato si, pese a haber recibido una homologación de tipo CE en vigor y poder, por tanto, utilizarse para circular por la vía pública, está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido.

Por añadidura, **tal falta de conformidad no puede calificarse como «de escasa importancia»** incluso en los casos en que el consumidor hubiera comprado de todas formas el vehículo, aunque hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento de ese dispositivo. Por consiguiente, no está excluida a priori la resolución del contrato.

² Véase a este respecto la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), [C-693/18](#) (véase 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).

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 y el resumen de las sentencias ([C-128/20](#), [C-134/20](#) y [C-145/20](#)) se publican en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

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

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

¡Manténgase conectado!

