



COMUNICADO DE PRENSA n.º 176/22

Luxemburgo, 8 de noviembre de 2022

Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-873/19 | Deutsche Umwelthilfe (Homologación de tipo de vehículos de motor)

Las asociaciones de defensa del medio ambiente reconocidas deben poder impugnar judicialmente la homologación de tipo CE de vehículos equipados con «dispositivos de desactivación» que puedan estar prohibidos

Un programa informático con el que van equipados una serie de vehículos 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

Deutsche Umwelthilfe, asociación de defensa del medio ambiente legitimada para ejercitar acciones judiciales en virtud de la legislación alemana, impugna ante el Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein la resolución de la Oficina Federal alemana de Circulación de los Vehículos de Motor por la que se autoriza, en el caso de determinados vehículos de la marca Volkswagen, ¹ el uso de un programa informático que reduce la recirculación de los gases contaminantes en función de la temperatura exterior.

El programa informático en cuestión establece una ventana de temperaturas en virtud de la cual la tasa de recirculación de los gases de escape es del 0 % cuando la temperatura exterior es inferior a - 9° C, del 85 % cuando se sitúa entre - 9 y 11° C, y aumenta, por encima de 11° C, hasta el 100 % únicamente a partir de una temperatura exterior superior a 15° C. Así pues, la tasa de recirculación de los gases de escape se reduce al 85 % cuando se alcanzan las temperaturas medias registradas en Alemania, que, en 2018, fueron de 10,4° C.

Según Deutsche Umwelthilfe, una ventana de temperaturas de este tipo constituye un dispositivo de desactivación prohibido por el Derecho de la Unión.

Alemania, contra la que se dirige el recurso, alega que Deutsche Umwelthilfe no goza de legitimación activa para impugnar la resolución controvertida, que modifica una homologación de tipo CE, de modo que su recurso es inadmisibile. Por lo demás, a su parecer, la ventana de temperaturas en cuestión es conforme con el Derecho de la Unión.

El Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Schleswig-Holstein, que alberga dudas acerca de estos dos extremos, ha solicitado al Tribunal de Justicia que interprete, por una parte, el 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, en relación con la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»), y, por otra parte, el Reglamento n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se

¹ Se trata de vehículos del modelo VW Golf Plus TDI, equipados con un motor diésel del tipo EA 189 Euro 5.

refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

En su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia responde, **en primer lugar**, que **el Convenio de Aarhus, en relación con la Carta**, debe interpretarse en el sentido de que **se opone a que una asociación de defensa del medio ambiente legitimada para ejercitar acciones judiciales en virtud del Derecho nacional no pueda impugnar ante un órgano jurisdiccional nacional una resolución administrativa por la que se concede o se modifica una homologación de tipo CE que pueda ser contraria a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación** que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones.

En efecto, el Convenio de Aarhus, en relación con la Carta, obliga a los Estados miembros a garantizar la tutela judicial efectiva y les prohíbe privar a tales asociaciones de toda posibilidad de instar el control del cumplimiento de determinadas normas del Derecho medioambiental de la Unión.

En segundo lugar, por lo que respecta a la ventana de temperaturas controvertida, el Tribunal de Justicia recuerda que ya ha declarado, en relación con una ventana de temperaturas idéntica, ² que **un dispositivo que únicamente garantiza el respeto de los valores límite de emisiones cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33° C y se circula a menos de 1 000 metros de altitud es un «dispositivo de desactivación»**.

Según el 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. No obstante, como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, **un dispositivo de desactivación puede estar justificado, excepcionalmente, si se demuestra 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 un componente del sistema de recirculación de los gases de escape de tal gravedad que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con ese dispositivo**. En el presente asunto, incumbe al órgano jurisdiccional remitente verificar si este es el caso.

Además, como también ha declarado ya el Tribunal de Justicia, **la «necesidad» de usar un dispositivo de desactivación solo existirá cuando**, en el momento de la homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo que va equipado con él, **ninguna otra solución técnica permita evitar riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo**.

En cualquier caso, el Tribunal de Justicia recuerda que, aunque exista la necesidad que se acaba de describir, **el dispositivo de desactivación estará prohibido si debiera funcionar, en condiciones reales de circulación, durante la mayor parte del año**. En efecto, admitir un dispositivo de desactivación de tales características podría hacer que la excepción se aplicase con más frecuencia que la prohibición y, por tanto, socavaría desproporcionadamente el principio mismo de la limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

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.

² Sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, [C-128/20](#), Volkswagen, [C-134/20](#), y Porsche Inter Auto y Volkswagen, [C-145/20](#) (véase también [CP n.º 124/22](#)).

El [texto íntegro](#) y el [resumen](#) de la sentencia 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 la sentencia se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Manténgase conectado!

