



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. ATHANASIOS RANTOS

presentadas el 23 de septiembre de 2021¹

Asuntos C-128/20, C-134/20 y C-145/20

GSMB Invest GmbH & Co. KG

contra

Auto Krainer Gesellschaft mbH

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria)]

e

IR

contra

Volkswagen AG

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Austria)]

y

DS

contra

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,

Volkswagen AG

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria)]

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Vehículos de motor — Artículo 3, punto 10 — Artículo 5, apartados 1 y 2 — Motor diésel — Emisiones de gases contaminantes — Programa informático incorporado en el calculador de control del motor — Válvula de recirculación de gases de escape — Reducción de las emisiones de óxido de nitrógeno limitada por una “ventana térmica” — Dispositivo de desactivación — Autorización de ese dispositivo cuando su necesidad se justifique como protección del motor contra averías o accidentes — Dispositivo instalado como reparación del vehículo — Directiva 1999/44/CE — Venta y garantías de los bienes de consumo — Bien conforme al contrato de compraventa — Artículo 2, apartado 2, letra d) — Presunción de conformidad de un bien que presenta la calidad y las prestaciones habituales de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar — Homologación de tipo CE válida — Artículo 3, apartado 6 — Adquisición del vehículo en cuestión aun cuando el consumidor haya

¹ Lengua original: francés.

tenido conocimiento de la existencia del dispositivo de desactivación en el momento de la venta — Falta de conformidad de escasa importancia»

I. Introducción

1. Como señala el artículo 11 TFUE, «las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las políticas y acciones de la Unión, en particular con objeto de fomentar un desarrollo sostenible». La creciente concienciación sobre la importancia de la protección del medio ambiente se manifiesta, en particular, por la voluntad del legislador de la Unión Europea de limitar las emisiones de contaminantes.²

2. En este sentido, los vehículos de motor han sido objeto de una normativa cada vez más rigurosa,³ en particular con la aprobación del Reglamento (CE) n.º 715/2007.⁴ Los fabricantes de automóviles deben adoptarse imperativamente a nuevos requisitos técnicos comunes en materia de homologación de esos vehículos, lo cual puede ser una fuente de controversia con las autoridades públicas y los consumidores.

3. Así, en el asunto en el que se dictó la sentencia de 17 de diciembre de 2020, X (Dispositivo de desactivación en motor diésel) (C-693/18, en lo sucesivo, «sentencia X», EU:C:2020:1040), se reprochaba al fabricante de automóviles en cuestión haber puesto en circulación vehículos dotados de un programa informático para falsear los resultados de los controles de emisión de gases contaminantes, en particular de NOx.⁵ En esa sentencia, el Tribunal de Justicia interpretó por vez primera el concepto de «dispositivo de desactivación», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, y determinó hasta qué punto ese dispositivo está prohibido a la luz del artículo 5, apartado 2, letra a), del citado Reglamento, que establece excepciones a la prohibición de dispositivos de desactivación, entre ellas la necesidad de proteger el motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo.

4. Estos tres asuntos se enmarcan en la línea del asunto arriba citado, en la medida en que versan sobre vehículos dotados de un programa informático que está incorporado en el calculador de control del motor que, en determinadas condiciones de temperatura exterior y de altitud de circulación, limita la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), por lo que se superan los valores límite establecidos en el Reglamento n.º 715/2007. Las cuestiones que se plantean son, en esencia, las siguientes: ¿Constituye un programa informático de este tipo un «dispositivo de desactivación» en el sentido del artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento? En caso afirmativo, ¿puede estar autorizado este programa informático con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del citado Reglamento? En el supuesto de que ese programa no esté autorizado, ¿puede su utilización dar lugar a la anulación de la venta por falta de conformidad del vehículo con el contrato, sobre la base de la Directiva 1999/44/CE?⁶

² Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la contaminación del aire es el principal riesgo medioambiental para la salud. Véase su informe titulado «Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease», 13 de mayo de 2016, p. 15.

³ Sobre las normas Euro posteriores en materia de emisiones de óxido de nitrógeno (NOx), véase el documento informativo del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Respuesta de la UE al escándalo “dieselgate”», febrero de 2019, p. 9.

⁴ 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 2008 (DO 2008, L 199, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento n.º 715/2007»).

⁵ Véase la sentencia X, apartado 27.

⁶ Directiva 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).

5. A la vista de los vínculos que existen entre los presentes asuntos, sobre todo por cuanto las cuestiones jurídicas que plantean se solapan en gran medida, parece oportuno presentar conclusiones comunes al respecto, aun cuando el Tribunal de Justicia ha decidido no acumularlos atendiendo a los rasgos particulares de cada uno de ellos.

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

1. Directiva 1999/44

6. A tenor de los considerandos 1 y 8 de la Directiva 1999/44:

«(1) Considerando que los apartados 1 y 3 del artículo 153 [CE] disponen que la Comunidad contribuirá a que se alcance un alto nivel de protección de los consumidores mediante las medidas que adopte en virtud del artículo 95 [CE];

[...]

(8) Considerando que, con el fin de facilitar la aplicación del principio de la conformidad con el contrato, conviene introducir una presunción impugnabile de conformidad con el contrato que abarque las situaciones más comunes; que esta presunción no limita el principio de libertad contractual de las partes; que, además, a falta de cláusulas contractuales concretas, así como cuando se aplique la cláusula de protección mínima, los elementos mencionados en la presunción podrán utilizarse para determinar la falta de conformidad de los bienes con el contrato; que la calidad y el rendimiento que el consumidor puede razonablemente esperar dependerá, entre otras cosas, de si los bienes son nuevos o usados; que los elementos mencionados en la presunción son acumulativos; que cuando por las circunstancias de cada caso un elemento particular sea manifiestamente inadecuado, seguirán siendo aplicables, sin embargo, los elementos restantes de la presunción;»

7. El artículo 1 de esta Directiva, titulado «Ámbito de aplicación y definiciones», establece lo siguiente en su apartado 1:

«La presente Directiva tiene por objeto aproximar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre determinados aspectos de la venta y de las garantías de los bienes de consumo, con el fin de garantizar un nivel mínimo uniforme de protección de los consumidores en el marco del mercado interior.»

8. El artículo 2 de la citada Directiva, que lleva como epígrafe «Conformidad con el contrato», establece lo siguiente:

«1. El vendedor estará obligado a entregar al consumidor un bien que sea conforme al contrato de compraventa.

2. Se presumirá que los bienes de consumo son conformes al contrato si:
- a) se ajustan a la descripción realizada por el vendedor y poseen las cualidades del bien que el vendedor haya presentado al consumidor en forma de muestra o modelo;
 - b) son aptos para el uso especial requerido por el consumidor que este haya puesto en conocimiento del vendedor en el momento de la celebración del contrato y este haya admitido que el bien es apto para dicho uso;
 - c) son aptos para los usos a que ordinariamente se destinen bienes del mismo tipo;
 - d) presentan la calidad y las prestaciones habituales de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, habida cuenta de la naturaleza del bien y, en su caso, de las declaraciones públicas sobre las características concretas de los bienes hechas por el vendedor, el productor o su representante, en particular en la publicidad o el etiquetado.
3. Se considerará que no existe falta de conformidad a efectos del presente artículo si en el momento de la celebración del contrato el consumidor tenía conocimiento de este defecto o no podía fundadamente ignorarlo, o si la falta de conformidad tiene su origen en materiales suministrados por el consumidor.

[...]»

9. El artículo 3 de la misma Directiva, titulado «Derechos del consumidor», es del tenor siguiente:

- «1. El vendedor responderá ante el consumidor de cualquier falta de conformidad que exista en el momento de la entrega del bien.
2. En caso de falta de conformidad, el consumidor podrá exigir que los bienes sean puestos en conformidad mediante la reparación o la sustitución del bien sin cargo alguno, de conformidad con el apartado 3, o una reducción adecuada del precio o la resolución del contrato respecto de dicho bien, de conformidad con los apartados 5 y 6.
3. En primer lugar, el consumidor podrá exigir al vendedor que repare el bien o que lo sustituya, en ambos casos sin cargo alguno, salvo que ello resulte imposible o desproporcionado.

Se considerará desproporcionada toda forma de saneamiento que imponga al vendedor costes que, en comparación con la otra forma de saneamiento, no sean razonables, teniendo en cuenta:

- el valor que tendría el bien si no hubiera falta de conformidad,
- la relevancia de la falta de conformidad, y
- si la forma de saneamiento alternativa pudiese realizarse sin inconvenientes mayores para el consumidor.

Toda reparación o sustitución deberá llevarse a cabo en un plazo razonable y sin mayores inconvenientes para el consumidor, habida cuenta de la naturaleza de los bienes y de la finalidad que tuvieran los bienes para el consumidor.

[...]

5. El consumidor tendrá derecho a una reducción adecuada del precio o a la resolución del contrato:

– si no puede exigir ni la reparación ni la sustitución,

o

– si el vendedor no hubiera llevado a cabo el saneamiento en un plazo razonable,

o

– si el vendedor no hubiera llevado a cabo el saneamiento sin mayores inconvenientes para el consumidor.

6. El consumidor no tendrá derecho a resolver el contrato si la falta de conformidad es de escasa importancia.»

2. Reglamento n.º 715/2007

10. De conformidad con los considerandos 7 y 17 del Reglamento n.º 715/2007:

«(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.

[...]

(17) Para que no surjan barreras técnicas en el comercio intracomunitario es necesario un método normalizado de medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos entre los Estados miembros. Además, es necesario que los clientes y usuarios reciban una información objetiva y precisa.»

11. El artículo 1 de ese Reglamento, titulado «Objeto», establece 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, titulado «Definiciones», establece en sus puntos 10 y 13 lo siguiente:

«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) “dispositivo de control de la contaminación de recambio”: un dispositivo de control de la contaminación o un conjunto de tales dispositivos que están destinados a reemplazar a un dispositivo de control de la contaminación original y pueden ser homologados como unidades técnicas independientes según la definición de la Directiva 70/156/CEE.^[7]»

13. El artículo 4 de ese mismo Reglamento, titulado «Obligaciones de los fabricantes», dispone lo siguiente en sus apartados 1 y 2:

«1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, registrados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación. Los fabricantes demostrarán asimismo que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos que requieren homologación y se venden o ponen en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I y las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5.

2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación de tipo para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y la conformidad en circulación.

Además, las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deberán garantizar que se limiten eficazmente con arreglo al presente Reglamento las emisiones del tubo de escape y las emisiones evaporantes a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización.
[...]

14. Los apartados 1 y 2 del artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007, titulado «Requisitos y ensayos», son del siguiente tenor:

«1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos 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;

⁷ Directiva del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO 1970, L 42, p. 1; EE 13/01, p. 174).

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.»

15. El anexo I del citado Reglamento, que lleva por título «Límites de emisiones», fija los valores límite de emisión de NO_x, en particular para los vehículos de generación Euro 5, objeto del cuadro 1.

3. Directiva 2007/46/CE

16. La Directiva 2007/46/CE⁸ fue derogada por el Reglamento (UE) 2018/858,⁹ con efectos desde el 1 de septiembre de 2020, en virtud del artículo 88 del citado Reglamento. Sin embargo, habida cuenta de la fecha de los hechos controvertidos, esta Directiva sigue siendo aplicable a los litigios principales.

17. A tenor del considerando 3 de la mencionada Directiva:

«Los requisitos técnicos aplicables a sistemas, componentes, unidades técnicas independientes y vehículos deben armonizarse y especificarse en actos reglamentarios, cuyo objetivo primario debe ser garantizar un elevado nivel de seguridad vial, protección de la salud, protección del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra usos no autorizados.»

18. El artículo 1 de esa misma Directiva, titulado «Objeto», señalaba 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.»

⁸ 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»).

⁹ 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; corrección de errores en DO 2020, L 72, p. 28).

19. El artículo 3 de la Directiva 2007/46, titulado «Definiciones», disponía, en sus puntos 5 y 36:

«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;

[...]

36. “certificado de conformidad”: el documento establecido en el anexo IX, expedido por el fabricante y por el que se certifica que un vehículo perteneciente a la serie del tipo homologado con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva cumple todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación;»

20. De acuerdo con el artículo 4 de la citada Directiva, titulado «Obligaciones de los Estados miembros»:

«1. Los Estados miembros garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación cumplen las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.

2. Los Estados miembros homologarán únicamente aquellos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que satisfagan los requisitos de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que satisfagan los requisitos de la presente Directiva.

[...]»

21. El apartado 1 del artículo 5 de la mencionada Directiva, titulado «Obligaciones de los fabricantes», estaba redactado en los siguientes términos:

«El fabricante será responsable, ante la autoridad de homologación, de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y de garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participe o no directamente en todas las fases de fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.»

22. El artículo 18 de esta Directiva, titulado «Certificado de conformidad», establecía, en su apartado 1:

«El fabricante, en su calidad de titular de la homologación CE de tipo de vehículo, entregará un certificado de conformidad que acompañará a cada vehículo, ya sea completo, incompleto o completado, que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado.

[...]»

23. El artículo 26 de la Directiva 2007/46, que llevaba por título «Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos», disponía lo siguiente en su apartado 1:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 29 y 30, los Estados miembros matricularán y autorizarán la venta o puesta en servicio de vehículos solo si van acompañados de un certificado de conformidad válido y expedido con arreglo al artículo 18.

[...]»

24. El anexo IV de esa misma Directiva, rubricado «Requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», se refería, en su parte I titulada «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».

25. El anexo IX¹⁰ de la citada Directiva, titulado «Certificado de conformidad CE», incluía un punto 0, que llevaba por título «Objetivos», y que establecía que el certificado de conformidad es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación.

4. Reglamento n.º 692/2008

26. De conformidad con el artículo 1 del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Objeto»:

«El presente Reglamento establece las medidas de aplicación de los artículos 4, 5 y 8 del Reglamento [n.º 715/2007].»

27. El artículo 2 del Reglamento n.º 692/2008, rubricado «Definiciones», dispone lo siguiente en sus puntos 8 y 18:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

8. “Tipo de dispositivo anticontaminante”, los convertidores catalíticos y los filtros de partículas que no difieran entre sí en ninguno de los aspectos esenciales siguientes:

[...]

18. “Sistema de control de emisiones”, en el contexto del sistema OBD [sistema de diagnóstico a bordo], el controlador electrónico de gestión del motor y cualquier componente del sistema de escape o de evaporación relacionado con las emisiones que suministre una señal de entrada o reciba una señal de salida de dicho controlador.»

¹⁰ El tenor de este anexo procede del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión.

28. El artículo 3 del citado Reglamento, titulado «Requisitos de homologación», dispone lo siguiente en su apartado 9:

«El ensayo del tipo 6, por el que se miden las emisiones a baja temperatura y que figura en el anexo VIII, no se aplicará a los vehículos diésel.

No obstante, al solicitar la homologación, los fabricantes presentarán ante el organismo de homologación la información que demuestre que el dispositivo de postratamiento de NO_x alcanza una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los cuatrocientos segundos a partir de un arranque en frío a -7°C , como se describe en el ensayo del tipo 6.

Asimismo, el fabricante facilitará al organismo de homologación información sobre la estrategia de funcionamiento del sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), incluido su funcionamiento a baja temperatura.

[...]»

29. El apartado 1 del artículo 10 del citado Reglamento, titulado «Dispositivos anticontaminantes», está redactado en los siguientes términos:

«El fabricante velará por que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en los vehículos homologados CE que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento [n.º 715/2007] obtengan la homologación CE como unidades técnicas independientes a tenor de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, de la Directiva [2007/46], de conformidad con los artículos 12 y 13 y el anexo XIII del presente Reglamento.

A efectos del presente Reglamento, se considerarán dispositivos anticontaminantes los convertidores catalíticos y los filtros de partículas.»

30. El anexo I del citado Reglamento, titulado «Disposiciones administrativas sobre la homologación CE», señala lo siguiente en su punto 3.3, titulado «Extensión con respecto a la durabilidad de los dispositivos anticontaminantes (ensayo del tipo 5)»:

«3.3.1. La homologación se extenderá a diferentes tipos de vehículos, siempre y cuando los parámetros del vehículo, motor o sistema anticontaminante especificados a continuación sean idénticos o se mantengan dentro de las tolerancias prescritas:

3.3.1.1. Vehículo:

[...]

3.3.1.2. Motor

[...]

3.3.1.3. Parámetros del sistema anticontaminante:

[...]

c) EGR:

con o sin

tipo (refrigerado o sin refrigerar, control activo o pasivo, presión alta o baja).

[...]»

31. El anexo XI del Reglamento n.º 692/2008, que lleva por título «Diagnóstico a Bordo (OBD) para vehículos de motor», dispone, en su apéndice 2, relativo a las «características esenciales de la familia de vehículos»:

«[...]

Motor:

[...]

Sistema de control de emisiones:

[...]

– tipo de filtro de partículas;

[...]

– recirculación de gases de escape (con o sin).

[...]»

5. Reglamento (UE) 2016/427

32. De acuerdo con los considerandos 1, 2 y 4 del Reglamento (UE) 2016/427:¹¹

- «(1) El Reglamento [n.º 715/2007] dispone que la Comisión debe examinar de forma continuada los procedimientos, ensayos y requisitos para la homologación de tipo establecidos en el Reglamento [n.º 692/2008] de la Comisión y, si es necesario, adaptarlos de forma que reflejen adecuadamente las emisiones generadas por la conducción en carretera en condiciones reales.
- (2) La Comisión ha realizado un análisis detallado a este respecto basándose en sus propias investigaciones y en información externa y ha llegado a la conclusión de que las emisiones generadas por la conducción real en carretera de los vehículos Euro 5/6 superan sustancialmente las emisiones medidas en el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, New European Driving Cycle) reglamentario, en particular por lo que respecta a las emisiones de NOx de los vehículos diésel.

¹¹ Reglamento de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) (DO 2016, L 82, p. 1).

[...]

- (4) En enero de 2011, la Comisión estableció un grupo de trabajo con participación de todas las partes interesadas para desarrollar un procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, real driving emissions) que refleje mejor las emisiones medidas en la carretera. [...]»

33. De conformidad con el artículo 1 del Reglamento 2016/427:

«El Reglamento [n.º 692/2008] queda modificado como sigue:

1) En el artículo 2, se añaden los apartados 41 y 42 siguientes:

“41. ‘Emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, real driving emissions)’, las emisiones de un vehículo en condiciones normales de utilización.

42. ‘Sistema portátil de medición de emisiones (PEMS, portable emissions measurement system)’, un sistema portátil de medición de emisiones que cumpla los requisitos especificados en el apéndice 1 del anexo IIIA.”»

6. Reglamento (UE) 2017/1151

34. A tenor de los considerandos 1 a 3 del Reglamento (UE) 2017/1151:¹²

- «(1) Con arreglo al Reglamento [n.º 692/2008] de la Comisión, por el que se aplica y modifica el Reglamento [n.º 715/2007], los vehículos ligeros han de ser sometidos a ensayo de conformidad con el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo.
- (2) Del examen continuado de los procedimientos, los ciclos de ensayo y los resultados de los ensayos pertinentes establecido en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento [n.º 715/2007], resulta evidente que la información sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ obtenida de la realización de ensayos en los vehículos de conformidad con el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo ha dejado de ser apropiada y ya no refleja las emisiones en el mundo real.
- (3) Ante esta situación, conviene establecer un nuevo procedimiento de ensayo reglamentario, incorporando a la legislación de la Unión el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure).»

35. De conformidad con el artículo 1 del Reglamento n.º 2017/1151, titulado «Objeto»:

«El presente Reglamento establece disposiciones de aplicación del Reglamento [n.º 715/2007].»

36. El anexo IIIA del Reglamento 2017/1151, que lleva por título «Verificación de las emisiones en condiciones reales de conducción», establece:

[...]

¹² En su versión modificada por el Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión, de 7 de junio de 2017 (DO 2017, L 175, p. 708) (en lo sucesivo, «Reglamento 2017/1151»).

«4.1. El rendimiento en cuanto a RDE se demostrará sometiendo a ensayo vehículos en carretera de acuerdo con sus patrones de conducción, condiciones y cargas útiles normales. El ensayo de RDE será representativo de los vehículos utilizados en sus rutas reales, con su carga normal.

[...]

5.2.1. El ensayo se realizará en las condiciones ambientales establecidas en este punto. Las condiciones ambientales son “ampliadas” si se amplía al menos una de las condiciones de temperatura y altitud. El factor de corrección para las condiciones ampliadas de temperatura y altitud solo se aplicará una vez. Si una parte del ensayo o todo el ensayo se realiza fuera de las condiciones normales o ampliadas, el trayecto no será válido.

5.2.2. Condiciones de altitud moderadas: altitud inferior o igual a 700 m sobre el nivel del mar.

5.2.3. Condiciones de altitud ampliadas: altitud superior a 700 m sobre el nivel del mar, e inferior o igual a 1300 m sobre el nivel del mar.

5.2.4. Condiciones de temperatura moderadas: temperatura superior o igual a 273,15 K (0 °C) e inferior o igual a 303,15 K (30 °C).

5.2.5. Condiciones de temperatura ampliadas: temperatura superior o igual a 266,15 K (- 7 °C) e inferior a 273,15 K (0 °C) o superior a 303,15 K (30 °C) e inferior o igual a 308,15 K (35 °C).

[...]»

7. Directiva (UE) 2019/771

37. Con arreglo al artículo 23 de la Directiva (UE) 2019/771,¹³ la Directiva 1999/44 queda derogada con efecto a partir del 1 de enero de 2022.

38. De conformidad con el artículo 1 de la Directiva 2019/771, titulado «Objeto y finalidad»:

«La finalidad de la presente Directiva es contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior, proporcionando a la vez un alto nivel de protección de los consumidores, a través del establecimiento de normas comunes sobre determinados requisitos relativos a los contratos de compraventa celebrados entre vendedores y consumidores, en particular normas sobre la conformidad de los productos con el contrato, las medidas correctoras en caso de falta de conformidad, las modalidades para exigir dichas medidas correctoras y las garantías comerciales.»

¹³ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE y se deroga la Directiva 1999/44/CE (DO 2019, L 136, p. 28).

39. El artículo 7 de esta Directiva, que lleva por título «Requisitos objetivos para la conformidad», dispone lo siguiente en su apartado 1:

«Además de cumplir cualesquiera requisitos subjetivos para la conformidad, los bienes:

- a) serán aptos para los fines a los que normalmente se destinen bienes del mismo tipo, teniendo en cuenta, cuando sea de aplicación, toda norma vigente de la Unión o nacional, toda norma técnica existente o, a falta de dicha norma técnica, todo código de conducta específico de la industria del sector;

[...]»

B. Derecho austriaco

40. El artículo 871, apartado 1, del Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil General, en lo sucesivo, «ABGB») establece:

«Si una parte contratante estaba condicionada por un error relativo al contenido de la declaración que hubiese realizado o que hubiese recibido la otra parte y ese error se refiere al elemento principal o a una cualidad esencial de este que era el objeto preferente de la intención y así se declaró, dicha parte no quedará obligada si el error fue causado por la otra parte o si esta, según las circunstancias, debió percibirlo por ser evidente o fue informada a tiempo.»

41. Según el artículo 879, apartado 1, del ABGB:

«Será nulo el contrato que contravenga una prohibición legal o que sea contrario a las buenas costumbres.»

42. En virtud del artículo 922, apartado 1, del ABGB:

«El que con carácter oneroso entregue a otra persona una cosa garantizará que esta sea conforme al contrato. Por consiguiente, es responsable de que la cosa tenga las cualidades requeridas o habitualmente presumidas, corresponda a su descripción, a una muestra o a un modelo y pueda ser utilizada de acuerdo con la naturaleza del negocio jurídico o del acuerdo alcanzado.»

43. El artículo 932, apartados 1 y 4, del ABGB tiene la siguiente redacción:

«1. Cuando exista un vicio, el adquirente podrá exigir la subsanación (reparación o aportación de lo que falte), la sustitución del bien, una reducción razonable de la contraprestación (reducción del precio) o la resolución del contrato (redhibición).

[...]

4. Cuando tanto la subsanación como la sustitución del bien sean imposibles o impliquen para el enajenante un coste desproporcionado, el adquirente tendrá derecho a reducir el precio o, cuando no se trate de un vicio de escasa importancia, a la redhibición [...].»

C. Derecho alemán

44. A tenor 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) [Reglamento de homologación CE de los vehículos de motor, de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Reglamento de homologación CE de vehículos de motor), en lo sucesivo, «EG-FG»]:

«Al objeto de subsanar las deficiencias y de garantizar la conformidad de los vehículos puestos en circulación, componentes o unidades técnicas, la [Kraftfahrt-Bundesamt (oficina federal de circulación de vehículos de motor, Alemania, en lo sucesivo, “KBA”)] podrá adoptar, *a posteriori*, disposiciones complementarias.»

III. Litigios principales, cuestiones prejudiciales y procedimientos ante el Tribunal de Justicia

A. Asunto C-128/20

45. El 9 de enero de 2011, GSMB Invest GmbH & Co. KG (en lo sucesivo, «GSMB Invest») celebró con Auto Krainer Gesellschaft mbH (en lo sucesivo, «Auto Krainer») un contrato de compraventa de un vehículo automóvil de la marca Volkswagen, modelo VW Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, dotado de un motor diésel tipo EA 189 de generación Euro 5 con una cilindrada de 2 litros (en lo sucesivo, «vehículo 1»). Dicho vehículo dispone de una válvula EGR.

46. El 27 de diciembre de 2017, GSMB Invest interpuso una demanda ante el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria), órgano jurisdiccional remitente, para que dicha venta fuera anulada con arreglo a lo establecido en los artículos 879, apartado 1, y 932, apartado 4, del ABGB, previo pago de una indemnización por uso.

47. Ante dicho órgano jurisdiccional, GSMB Invest aduce que, en la fecha de la venta, creyó haber adquirido un vehículo nuevo respetuoso con el medio ambiente y, en particular, cuyas emisiones se atenían a las normas legales. Pues bien, tras la actualización del programa informático incorporado en el calculador de control del motor del vehículo 1 (en lo sucesivo, «programa informático controvertido»), llevada a cabo por Volkswagen, 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 (en lo sucesivo, «ventana térmica»). En su opinión, esta ventana es un sistema inadmisibles, toda vez que no está justificada por ninguna de las excepciones a la prohibición de dispositivos de desactivación previstas en el artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007. Así, la citada reducción de la purificación de los gases de escape no sirve para proteger el motor del vehículo 1 a falta de un daño directo al citado motor.

48. Auto Krainer replicó que todos los fabricantes de vehículos diésel de la categoría Euro 5 utilizan una ventana térmica. Aduce que la KBA, a saber, la autoridad de homologación de tipo CE en Alemania, ha considerado siempre esta ventana un procedimiento lícito, en el sentido del Reglamento n.º 715/2007. Además, con ocasión del control del programa informático

controvertido, la KBA comprobó, tras un examen exhaustivo, que la actualización no había tenido ninguna incidencia negativa sobre la durabilidad de los dispositivos de reducción de la contaminación del aire.

49. Según el órgano jurisdiccional remitente, del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 se desprende que la ventana térmica es un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de dicho Reglamento. En efecto, en la mayoría de los Estados miembros de la Unión, en particular en Austria y Alemania, la temperatura ambiente suele ser inferior a 15 grados centígrados durante el año y, a la luz de la orografía de dichos Estados, los vehículos circulan a menudo a una altitud superior a 1 000 metros, de manera que esas condiciones se producen durante «el funcionamiento y la utilización normales del vehículo», en el sentido del citado artículo 3, punto 10. A su entender, la excepción relativa a la protección del motor establecida en el artículo 5, apartado 2, letra a), del citado Reglamento no puede servir, por lo tanto, como fundamento jurídico de un dispositivo de desactivación que se pone en marcha en condiciones «normales» de utilización de los vehículos.

50. El órgano jurisdiccional remitente añade que, según el artículo 3, apartado 9, del Reglamento n.º 692/2008, el dispositivo de postratamiento de NOx debe alcanzar una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los cuatrocientos segundos a partir de un arranque en frío a - 7 grados centígrados, como se describe en el ensayo del tipo 6. Las autoridades competentes no pueden conceder la homologación de tipo CE cuando no se acredite de forma suficiente el cumplimiento de estos requisitos. De esa atribución de la carga de la prueba se deriva que el legislador de la Unión ha considerado que una ventana térmica no puede estar justificada si no responde a esos requisitos.

51. Por consiguiente, a la luz de las condiciones de temperatura y altitud establecidas, la ventana térmica no sería plenamente operativa en condiciones normales de funcionamiento.

52. En estas circunstancias, el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento [n.º 715/2007], en el sentido de que el equipamiento de un vehículo a los efectos del artículo 1, apartado 1, [del citado] Reglamento [...] es inadmisibles si la válvula de recirculación de gases, es decir, un componente que puede afectar a las emisiones, se ha diseñado de manera que la cuota de recirculación, esto es, la cuota de gases de escape que son reconducidos, se regula de modo que solamente entre 15 y 33 grados centígrados y únicamente por debajo de 1 000 metros de altitud se garantiza un modo de bajas emisiones y que, fuera de dicha ventana térmica, en un intervalo de 10 grados centígrados, y por encima de los 1 000 metros, en un intervalo de 250 metros de altitud, se ve reducida de un modo lineal a 0, de modo que se produce un incremento de las emisiones de NOx más allá de los valores límite de NOx previstos en el Reglamento n.º 715/2007?
- 2) ¿Debe interpretarse la referencia a un dispositivo que “se justifique como protección del motor contra averías o accidentes” en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que no cumple las disposiciones excepcionales una estrategia en materia de gases de escape que sirve principalmente para reducir la carga que soportan los componentes instalados, como la válvula [de recirculación de gases de escape (Exhaust

Gas Recirculation; EGR); en lo sucesivo, “válvula EGR” ^[14]], el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel?

- 3) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que no cumple el requisito del artículo 5, apartado 1 (funcionamiento normal del vehículo) y constituye un dispositivo de desactivación prohibido una estrategia en materia de gases de escape que garantiza la plena funcionalidad de los dispositivos de control de la contaminación solamente en un rango de temperaturas entre 15 y 33 grados centígrados y por debajo de 1 000 metros de altitud (la denominada “ventana térmica”), de modo que, a lo largo del año, en Europa y especialmente en Austria no tiene plena funcionalidad durante la mayor parte del tiempo?»

53. Han presentado observaciones escritas GSMB Invest, Auto Krainer, el Gobierno alemán y la Comisión Europea. Esas mismas partes han respondido por escrito a las preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia.

B. Asunto C-134/20

54. Durante el año 2013, IR, un consumidor, adquirió un vehículo automóvil de la marca Volkswagen, modelo VW Touran Confortline BMT, dotado de un motor diésel de tipo EA 189 de generación Euro 5, con una cilindrada de 1,6 litre y una potencia de 77 kW (en lo sucesivo, «vehículo 2»). Dicho vehículo dispone de una válvula EGR.

55. El vehículo 2 llevaba, en origen, un programa informático incorporado en el calculador de control del motor que opera en un «modo 0» y en un «modo 1» (en lo sucesivo, «lógica de conmutación»). El modo 1 se utilizaba para las pruebas de homologación relativas a las emisiones de contaminantes denominadas «*New European Driving Cycle*» (NEDC), que se lleva a cabo en laboratorio. Cuando no concurrían las condiciones características de dichas pruebas de homologación se aplicaba el «modo 0» y, en ese caso, la cuota de recirculación de los gases de escape se reducía y cambiaban el momento y la duración de la inyección. En condiciones reales, el vehículo 2 casi siempre operaba en «modo 0», de manera que no respetaba los valores límites de NOx establecidos por el Reglamento n.º 715/2007. De la resolución de remisión se desprende que la lógica de conmutación era, por lo tanto, un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartados 1 y 2, de del citado Reglamento.

56. También se sigue de la resolución de remisión que el vehículo 2 es técnicamente fiable y puede ser utilizado para circular por la vía pública. Sin embargo, si IR hubiera tenido conocimiento de que el vehículo no era conforme a las exigencias legales debido al programa informático que llevaba incorporado, no lo habría adquirido.

57. Mediante escrito de 8 de octubre de 2015, el importador general de los vehículos de la marca Volkswagen en Austria informó a IR de que procedía realizar ciertas modificaciones al vehículo 2 y que el fabricante se haría cargo de todos los gastos derivados de las reparaciones exigidas al respecto. A continuación, se propuso a IR que solicitara la instalación en el vehículo 2 del programa informático controvertido, instalación que se llevó a cabo.

¹⁴ La válvula EGR también se denomina «sistema de recirculación de gases de escape».

58. Esta actualización tenía por objeto establecer la ventana térmica. La KBA concedió una autorización para el programa informático controvertido y no retiró, por lo tanto, la homologación de tipo CE. A este respecto consideró, en particular, que no existía ningún dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del Reglamento n.º 715/2007. La KBA no disponía de información alguna sobre ese programa informático porque no la solicitó.

59. IR interpuso un recurso ante el Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Austria), órgano jurisdiccional remitente, para que se declarara la nulidad de la venta del vehículo 2 con arreglo a lo establecido en el artículo 871 del ABGB.

60. Según el órgano jurisdiccional remitente, no es posible determinar si la ventana térmica es necesaria para proteger el motor del vehículo 2 contra averías ni si el programa informático controvertido deteriora el consumo, la generación de hollín, la potencia y el rendimiento general del vehículo. Tampoco es posible determinar si, en caso de que la actualización se hubiera ejecutado sin establecer una ventana térmica, se cumplirían los requisitos del Reglamento n.º 715/2007 en cuanto a la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, conforme al artículo 4, apartado 2, del citado Reglamento, ni si el valor de mercado del mencionado vehículo ha disminuido tras la realización de la actualización.

61. El órgano jurisdiccional remitente añade que, de conformidad con el Derecho austriaco, la contraparte de quien padece el error puede evitar las consecuencias jurídicas del error si mantiene el negocio jurídico tal como quien incurrió en el error pensaba que lo estaba celebrando. Este ya no tendría pues ningún interés en ejercitar la acción. Ese órgano jurisdiccional estima que la lógica de conmutación, con la que estaba inicialmente equipado el vehículo 2 no es conforme al Derecho de la Unión. Volkswagen sostiene que la instalación del programa informático controvertido en ese vehículo ha satisfecho a IR y le ha privado de su interés en ejercitar la acción, extremo que este rebate.

62. El órgano jurisdiccional remitente señala que, para que pueda pronunciarse, es preciso determinar si el programa informático controvertido es una solución técnica conforme a las exigencias establecidas por el Derecho de la Unión, en particular, por los Reglamentos n.ºs 715/2007 y 692/2008. Únicamente en caso afirmativo no se anulará el contrato de compraventa del vehículo 2 y procederá desestimar, por consiguiente, la demanda de IR.

63. En estas circunstancias, el Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento [n.º 715/2007], en el sentido de que el equipamiento de un vehículo a los efectos del artículo 1, apartado 1, [de este] Reglamento [...] es inadmisiblesi la válvula de recirculación de gases, es decir, un componente que puede afectar a las emisiones, se ha diseñado de manera que la cuota de recirculación, esto es, la cuota de gases de escape que son reconducidos, se regula de modo que solamente entre 15 y 33 grados centígrados y únicamente por debajo de 1 000 metros de altitud se garantiza un modo de bajas emisiones y que, fuera de dicha ventana térmica, en un intervalo de 10 grados centígrados, y por encima de los 1 000 metros, en un intervalo de 250 metros de altitud, se ve reducida de un modo lineal a 0, de modo que se produce un incremento de las emisiones de NOx más allá de los valores límite de NOx previstos en el Reglamento n.º 715/2007?

- 2) ¿Es relevante para el examen de la [primera] cuestión [...] que el equipamiento del vehículo al que hace referencia dicha cuestión sea necesario para proteger el motor contra averías?
- 3) ¿Es relevante para el examen de la [segunda] cuestión [...] que la parte del motor que debe ser protegida contra averías sea la válvula de recirculación de gases?
- 4) ¿Es relevante para el examen de la [primera] cuestión [...] que el equipamiento al que se hace referencia en dicha cuestión se integrara ya durante la fabricación del vehículo o que la regulación de la válvula de recirculación de gases mencionada en la [primera] cuestión [...] deba integrarse en el vehículo como reparación en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva [1999/44]?»

64. Han presentado observaciones escritas IR, Volkswagen, el Gobierno alemán y la Comisión. Esas mismas partes han respondido asimismo por escrito a las preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia.

C. Asunto C-145/20

65. El 21 de diciembre de 2013, DS, un consumidor, adquirió un vehículo automóvil de la marca Volkswagen, dotado de un motor diésel de tipo EA 189 de generación Euro 5 a Porsche Inter Auto GmbH & Co KG, concesionario independiente de Volkswagen (en lo sucesivo, «vehículo 3»). Dicho vehículo, que cuenta con una válvula EGR, está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 715/2007.

66. Ese vehículo incorporaba un programa informático que hacía funcionar el sistema de recirculación de gases de escape conforme a la lógica de conmutación. El tipo de vehículo de que se trata fue homologado por la KBA. No se reveló a dicho organismo la existencia de la lógica de conmutación. Si la citada autoridad hubiera tenido conocimiento de este sistema, no había concedido la homologación de tipo CE. Por otro lado, DS habría adquirido el vehículo aun cuando hubiera tenido conocimiento de la existencia de esa lógica.

67. El 15 de octubre de 2015, la KBA adoptó una decisión en virtud del artículo 25, apartado 2, del EG-FGV, mediante la cual ordenó a Volkswagen que garantizara que los motores de tipo EA 189 de generación Euro 5 se ajustaban a la normativa nacional y de la Unión en vigor. Mediante escrito de 20 de diciembre de 2016, la KBA comunicó a Volkswagen que confirmaba que el programa informático controvertido podía restablecer la conformidad de los vehículos afectados. La homologación de tipo CE de vehículos como el vehículo 3 no fue revocada ni retirada posteriormente por la KBA.

68. El 15 de febrero de 2017, DS dispuso que se instalara en el vehículo 3 el programa informático controvertido mencionado en el escrito de la KBA de 20 de diciembre de 2016. Esa actualización sustituyó la lógica de conmutación por el establecimiento de la ventana térmica.

69. DS interpuso una demanda ante el Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz, Austria) solicitando el reembolso del precio de compra del vehículo 3 a cambio de su restitución; con carácter subsidiario, una reducción del precio de dicho vehículo y, con carácter subsidiario de segundo grado, que se declarara a Porsche Inter Auto y a Volkswagen responsables por los daños y perjuicios derivados de la presencia de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Mediante sentencia de 12 de diciembre de 2018, el Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz) desestimó la demanda de DS.

70. Interpuesto recurso de apelación por DS, el Oberlandesgericht Linz (Tribunal Superior Regional de Linz, Austria) confirmó la citada sentencia mediante resolución de 4 de abril de 2019. En particular, este órgano jurisdiccional estimó que, aun suponiendo que el vehículo 3 hubiera adolecido inicialmente de una falta de conformidad, el programa informático controvertido la había corregido. Además, desde su punto de vista, la tecnología con la que se reduce la recirculación de los gases de escape en temperaturas exteriores inferiores a 15 y superiores a 33 grados centígrados está permitida en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 porque es necesaria para proteger el motor contra averías.

71. DS interpuso recurso de casación (*Revision*) ante el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), órgano jurisdiccional remitente. Ante dicho órgano jurisdiccional, DS alega que el vehículo 3 adolece de falta de conformidad pues la lógica de conmutación es un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. El programa informático controvertido no ha subsanado esa falta de conformidad. Es posible que, en el futuro, sobrevengan una pérdida de valor o daños ocasionados por la instalación de dicho programa informático.

72. Porsche Inter Auto y Volkswagen han reconocido ante el órgano jurisdiccional remitente que la ventana térmica es un dispositivo de desactivación, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. Afirman que ese dispositivo es lícito, con arreglo al artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento, y que la KBA también comparte esa postura.

73. El órgano jurisdiccional remitente señala que debe pronunciarse sobre si el vehículo 3 adolecía de una falta de conformidad en el momento de su entrega, si se ha subsanado esa falta de conformidad y si DS ha sufrido un perjuicio ocasionado por el fabricante de automóviles de que se trata.

74. Según el mencionado órgano jurisdiccional, la lógica de conmutación es un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartados 1 y 2, del mismo Reglamento. En cualquier caso, el vehículo 3 adolece de un vicio, a efectos del artículo 922 del ABGB, dado que no se reveló a la KBA la presencia de tal dispositivo de desactivación.

75. Dado que ese organismo aprobó el programa informático controvertido, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en primer lugar, si esa aprobación basta, por sí sola, para subsanar el defecto en la cosa adquirida, en el sentido del artículo 932, apartado 1, del ABGB. En opinión del mencionado órgano jurisdiccional, en el caso de un producto como un vehículo de motor, del que se sabe que tiene que cumplir con las especificaciones normativas, debe presumirse que un consumidor medio, razonablemente atento y perspicaz espera que se cumplan esas especificaciones. El hecho de que los vehículos deban someterse a un proceso de homologación de tipo CE no excluye necesariamente esa interpretación del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44. Esta interpretación tendría como consecuencia que el vendedor de un vehículo de motor debería garantizar no solo la existencia de la homologación de tipo CE necesaria para el uso habitualmente esperado, en el sentido del artículo 922 del ABGB, sino también que ese vehículo no incluya elementos de diseño prohibidos.

76. A continuación, en caso de que el intento de subsanación de la empresa mediante la instalación del programa informático controvertido hubiera fracasado, aun cuando la KBA no haya revocado ni retirado la homologación de tipo CE, considera que procede examinar si el vehículo 3 sigue estando dotado de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del

artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Según el órgano jurisdiccional remitente, el objetivo de protección del medio ambiente aboga por una interpretación estricta de las excepciones establecidas en el artículo 5, apartado 2, de este Reglamento. Además, es notorio que, en una parte del territorio de la Unión, especialmente en Austria, la temperatura media es inferior a 15 grados centígrados varios meses al año. La temperatura exterior a la que la recirculación de los gases de escape es plenamente eficaz en un tipo de vehículo como el vehículo 3 no se alcanzan, en promedio, durante una parte considerable del año. En estas circunstancias, no es posible justificar un dispositivo de desactivación que funciona con tanta frecuencia mediante una de las excepciones establecidas en el artículo 5, apartado 2, de ese Reglamento.

77. Por último, el órgano jurisdiccional remitente señala que, al examinar si existe un vicio de «escasa importancia», lo que excluye la redhibición en virtud del artículo 932, apartado 4, del ABGB, debe realizarse una ponderación objetiva de los intereses de las partes a la luz del contrato que han celebrado y de las circunstancias del caso concreto. Pues bien, el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 no es tan claro como para considerarlo *acte clair*.

78. En estas circunstancias, el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva [1999/44], en el sentido de que un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento [n.º 715/2007] presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, si el vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, y del artículo 5, apartado 2, [de este] Reglamento [...], pero el tipo de vehículo dispone, no obstante, de una homologación de tipo CE válida, de modo que el vehículo puede ser utilizado para circular por la vía pública?
- 2) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que un dispositivo de desactivación conforme al artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento, que está diseñado de tal manera que la recirculación de gases de escape, al margen del funcionamiento de ensayo en condiciones de laboratorio, solo es plenamente operativa en condiciones reales de conducción cuando prevalecen temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados, puede ser admisible con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento o la aplicación de dicha excepción ya se excluye de antemano a causa de que la eficacia plena de la recirculación de los gases de escape está restringida a condiciones que, en algunas partes de la Unión Europea, solo se dan en aproximadamente la mitad del año?
- 3) ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 6, de la Directiva [1999/44] en el sentido de que una falta de conformidad con el contrato que radica en la instalación en un vehículo de un dispositivo de desactivación prohibido en virtud del artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento [n.º 715/2007], debe clasificarse como de “escasa importancia” en el sentido de dicha disposición si el cesionario habría adquirido el vehículo aun así, si hubiera tenido conocimiento de su presencia y su funcionamiento?»

79. Han presentado observaciones escritas DS, Porsche Inter Auto, el Gobierno alemán y la Comisión. Esas mismas partes han respondido por escrito a las preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia.¹⁵

IV. Análisis

80. Las cuestiones prejudiciales planteadas por los órganos jurisdiccionales remitentes versan, por un lado, sobre la interpretación del Reglamento n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones,¹⁶ y, por otro, de la Directiva 1999/44, que tiene por objeto garantizar un nivel mínimo uniforme de protección de los consumidores en el marco del mercado interior.

A. Sobre las cuestiones prejudiciales primera y tercera en el asunto C-128/20, la primera cuestión prejudicial en el asunto C-134/20 y la primera parte de la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-145/20

81. Mediante las cuestiones prejudiciales primera y tercera en el asunto C-128/20, la primera cuestión prejudicial en el asunto C-134/20 y la primera parte de la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-145/20, que procede analizar conjuntamente, los órganos jurisdiccionales remitentes preguntan, en esencia, si el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, del citado Reglamento debe interpretarse en el sentido de que es un «dispositivo de desactivación» un dispositivo que, en condiciones reales de conducción de un vehículo de motor, solamente 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 rebasan los valores límite establecidos en el citado Reglamento.

82. A este respecto, procede señalar que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 define el «dispositivo de desactivación» como 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.

83. En la sentencia X, el Tribunal de Justicia se pronunció por primera vez sobre la interpretación de dicho precepto. El asunto que dio lugar a esa sentencia tenía por objeto vehículos de motor equipados con una válvula EGR dotados de un programa informático que podía detectar la fase de homologación de los vehículos relativa a la emisión de gases contaminantes, en el marco del NEDC a efectos de su homologación.¹⁷ En la citada sentencia, el Tribunal de Justicia estimó que

¹⁵ En estos tres asuntos, el Tribunal de Justicia ha decidido pronunciarse sin celebrar vista, a la luz de los riesgos sanitarios vinculados a la pandemia de coronavirus.

¹⁶ Véase una exposición general del marco normativo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor en las conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto CLCV y otros (Dispositivo de desactivación en motor diésel) (C-693/18, EU:C:2020:323), puntos 45 a 54.

¹⁷ Véase la sentencia X, apartados 27 y 31.

constituye un «elemento de diseño», a efectos de esta disposición, un programa informático que está incorporado en el calculador de control del motor o que actúa sobre él, siempre que actúe sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y reduzca su eficacia.¹⁸ En la misma sentencia, el Tribunal de Justicia estimó que están comprendidas en el concepto de «sistema de control de las emisiones», que figura en esta disposición, tanto las tecnologías y la estrategia denominada «de postratamiento de los gases de escape», que reducen las emisiones con carácter posterior, es decir, después de su formación, como aquellas que, al igual que el sistema EGR, reducen las emisiones desde el principio, es decir, en el momento de su formación.¹⁹ De la sentencia X se desprende que un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos de homologación previstos en dicho Reglamento a efectos de mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones y obtener así la homologación del vehículo es un «dispositivo de desactivación», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, incluso cuando esa mejora también puede observarse de forma puntual durante la utilización normal del vehículo.²⁰ El Tribunal de Justicia añadió que un dispositivo de este tipo no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de dichos dispositivos que prevé el artículo 5, apartado 2, letra a), del citado Reglamento, relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo seguro del vehículo.²¹

84. Los presentes asuntos se sitúan en la línea del asunto que dio lugar a esa sentencia en la medida en que, en el contexto de la homologación de tipo CE, se refieren a vehículos de generación Euro 5 equipados con una válvula EGR y dotados del programa informático controvertido, que actúa sobre el funcionamiento del sistema de control de emisiones de gases contaminantes y reduce su eficacia. En efecto, ese programa informático ha establecido la ventana térmica, en virtud de la cual, según los órganos jurisdiccionales remitentes, la recirculación de los gases de escape únicamente funciona plenamente cuando prevalecen temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados y la altitud de circulación es inferior a 1 000 metros. Fuera de esa ventana, la cuota de recirculación de los gases de escape se ve reducida de un modo lineal a 0, lo que, en los presentes asuntos, da lugar a que se rebasen los valores límite de emisión de NOx fijados en el cuadro 1 del Anexo I del Reglamento n.º 715/2007.

85. Auto Krainer y Volkswagen alegan, respectivamente, en sus observaciones escritas presentadas en los asuntos C-128/20 y C-134/20, que, conforme al funcionamiento del programa informático controvertido, está previsto que se reduzca la cuota de recirculación de los gases de escape cuando la temperatura del aire de admisión sea inferior a 15 grados centígrados, temperatura que constituye un parámetro técnico superior, en promedio, en 5 grados centígrados a la temperatura ambiente. Por consiguiente, cuando la temperatura ambiente sea igual o superior a 10 grados centígrados, es decir, en el rango de la temperatura anual media en Alemania, a saber, 10,4 grados centígrados, se recirculan todos los gases de escape.

86. A este respecto, procede recordar que, en el marco de un procedimiento con arreglo al artículo 267 TFUE, basado en una clara separación de las funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, solo el juez nacional es competente para constatar y apreciar los hechos del litigio principal y para interpretar y aplicar el Derecho nacional.²² Por lo tanto, en los presentes asuntos, el Tribunal de Justicia está vinculado por la

¹⁸ Sentencia X, apartado 68.

¹⁹ Sentencia X, apartado 90.

²⁰ Sentencia X, apartado 102.

²¹ Véase la sentencia X, apartado 115.

²² Sentencia de 29 de abril de 2021, Bank BPH (C-19/20, EU:C:2021:341), apartado 37 y jurisprudencia citada.

comprobación y la apreciación de los hechos que han realizado los órganos jurisdiccionales remitentes, por lo demás concordante, de modo que Auto Krainer y Volkswagen no pueden cuestionarlas en el marco de las presentes peticiones de decisión prejudicial. Por lo tanto, me referiré a la ventana térmica según ha sido determinada por los órganos jurisdiccionales remitentes.²³

87. A la luz de las consideraciones formuladas por el Tribunal de Justicia en la sentencia X, el programa informático controvertido debe considerarse un «elemento de diseño», en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, y la tecnología utilizada, en estos casos, la válvula EGR, está comprendida en el concepto de «sistema de control de las emisiones», en el sentido de esa disposición.²⁴ Por otro lado, dicho programa informático detecta la temperatura del aire y otro parámetro, a saber, la altitud de circulación, «con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de las emisiones», en el sentido de la citada disposición.

88. Por lo tanto, a efectos de determinar si, a la luz de la definición recogida en el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, el programa informático controvertido es un «dispositivo de desactivación», debe examinarse si la reducción de la eficacia del sistema de control de las emisiones contaminantes se produce «en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo».

89. En sus cuestiones prejudiciales, los órganos jurisdiccionales remitentes no se refieren al artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, sino al artículo 5, punto 5, del mismo Reglamento, según el cual el fabricante debe equipar 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 citado Reglamento y sus medidas de aplicación. A este respecto, considero evidente que ambas disposiciones se completan y expresan la misma idea, es decir, que para comprobar el cumplimiento de los requisitos técnicos comunes para la homologación de tipo de los vehículos de motor, es preciso partir del funcionamiento del programa informático controvertido durante la «utilización normal» de los vehículos de que se trata.²⁵

90. El Reglamento n.º 715/2007 no define en sus disposiciones el concepto de «utilización normal». En esas circunstancias, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad se desprende que el tenor de una disposición del Derecho de la Unión que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance normalmente debe ser objeto en toda la Unión de una interpretación autónoma y uniforme que ha de buscarse teniendo en cuenta no solo su tenor literal, sino también el contexto de dicha disposición y el objetivo que la normativa de que se trate pretenda alcanzar.²⁶

²³ Véase el punto 47 de las presentes conclusiones.

²⁴ Véase el punto 83 de las presentes conclusiones.

²⁵ Asimismo, el artículo 4, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento n.º 715/2007 dispone que las «medidas técnicas adoptadas por el fabricante deberán garantizar que se limiten eficazmente con arreglo al presente Reglamento las emisiones del tubo de escape y las emisiones evaporantes *a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización*» (el subrayado es mío).

²⁶ Véase la sentencia de 29 de abril de 2021, X (Orden de detención europea — *Non bis in idem*) (C-665/20 PPU, EU:C:2021:339), apartado 69 y jurisprudencia citada.

91. A este respecto, en sus observaciones escritas presentadas en los asuntos C-128/20 y C-134/20, Auto Krainer y Volkswagen alegan respectivamente que los valores límite de los gases contaminantes deben determinarse en exclusiva en el marco del NEDC,²⁷ vigente en la fecha de los hechos objeto de los litigios principales.²⁸

92. No comparto esa opinión. A mi entender, del tenor del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, del contexto de esta disposición y del objetivo que persigue el citado Reglamento se desprende claramente que la «utilización normal» no se refiere a las condiciones del NEDC sino a las condiciones reales de conducción.²⁹

93. En efecto, en primer lugar, el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento no se refiere exclusivamente a las emisiones contaminantes medidas durante el procedimiento de homologación. En el mismo sentido, en la sentencia X se observa que «las condiciones normales de utilización de los vehículos pued[e]n coincidir excepcionalmente [...] con las condiciones de conducción que se aplican durante los procedimientos de homologación» y que «en condiciones normales de utilización de los vehículos, no suele lograrse el objetivo de reducir las emisiones de NOx».³⁰ Por consiguiente, la citada sentencia establece una distinción explícita entre las condiciones que se aplican durante los procedimientos de homologación y las «condiciones normales de utilización» y ha tomado las segundas como referencia para evaluar las emisiones contaminantes.

94. En segundo lugar, es cierto que, de conformidad con el considerando 17 del Reglamento n.º 715/2007, «para que no surjan barreras técnicas en el comercio intracomunitario es necesario un método normalizado de medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos entre los Estados miembros». Sin embargo, las condiciones que se aplican durante los procedimientos de homologación no son equivalentes, en lo que respecta al NEDC, a las condiciones reales de conducción.³¹ En este sentido, el considerando 2 del Reglamento 2016/427 expone que «[...] las emisiones generadas por la conducción real en carretera de los vehículos Euro 5/6 superan sustancialmente las emisiones medidas en el [NEDC] reglamentario, en particular por lo que respecta a las emisiones de NOx de los vehículos diésel». Esta situación llevó a modificar el Reglamento n.º 692/2008 mediante el Reglamento 2016/427, con el fin de introducir el concepto de «emisiones en condiciones reales de conducción (RDE)»,³² definidas como las «emisiones de un vehículo en condiciones normales de utilización».³³

²⁷ El NEDC se efectúa en laboratorio y consiste en la repetición de cuatro ciclos urbanos seguidos de un ciclo extraurbano. Conviene señalar que, a tenor del punto 6.1.1 del anexo 4, titulado «Ensayo del tipo I», del Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) —Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible (DO 2006, L 375, p. 237) «durante el ensayo, la temperatura de la celda estará comprendida entre [...] (20 y 30° C)».

²⁸ Como indican los considerandos 1 a 3 del Reglamento 2017/1151, el NEDC ha sido sustituido por el ensayo WLTP (procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial).

²⁹ En este sentido, en sus observaciones escritas el Gobierno alemán pone de relieve que, conforme a la opinión actualmente unánime de las autoridades de homologación de tipo en Europa, por «funcionamiento y utilización normales del vehículo» deben entenderse las condiciones reales habitualmente existentes en Europa.

³⁰ Véase la sentencia X, apartado 101.

³¹ Sobre la diferencia entre las emisiones de NOx medidas en el contexto del procedimiento de homologación de tipo y las registradas en carretera, véase el documento informativo del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Respuesta de la UE al escándalo “dieselgate”», febrero de 2019, p. 15.

³² Véase el considerando 4 del Reglamento 2016/427. El procedimiento de ensayo RDE es el objeto de los asuntos acumulados Alemania y Hungría/Comisión y Comisión/Ayuntamiento de París y otros (C-177/19 P a C-179/19 P). El Abogado General Bobek presentó sus conclusiones en esos asuntos el 10 de junio de 2021 (EU:C:2021:476).

³³ Véase el artículo 1, punto 1, del Reglamento 2016/427.

95. En tercer lugar, la interpretación según la cual es preciso tener en cuenta las condiciones reales de conducción y no las previstas en el NEDC queda corroborada por el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, que consiste en garantizar un elevado nivel de protección medioambiental.³⁴ Por lo tanto, debe garantizarse una limitación efectiva de las emisiones de NOx.

96. En el presente asunto, como se ha indicado en el punto 84 de las presentes conclusiones, el programa informático controvertido se ha diseñado para que la recirculación de los gases de escape únicamente funcione plenamente cuando prevalecen temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados y la altitud de circulación es inferior a 1 000 metros. Habida cuenta de que las emisiones de NOx deben medirse en condiciones reales de conducción, ¿cabe considerar que esta ventana térmica es representativa de tales condiciones de conducción en Europa?

97. No creo que sea así. Desde luego, existen grandes diferencias climáticas entre el Norte y el Sur de Europa. Sin embargo, una temperatura mínima de 15 grados centígrados no se ajusta a las condiciones meteorológicas medias que pueden existir en Europa. Asimismo, el relieve de la Unión dista de ser uniforme.

98. En este sentido, el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-28/20 pone de relieve que, en Austria y Alemania (Estados miembros geográficamente situados en el corazón de la Unión), la temperatura ambiente suele ser inferior a 15 grados centígrados a lo largo de todo el año, y que, teniendo en cuenta el relieve de esos Estados, los vehículos de motor circulan a menudo por encima de los 1 000 metros de altitud.³⁵ Dicho órgano jurisdiccional deduce de ello en su tercera cuestión prejudicial que la estrategia de los gases de escape que se realiza mediante la ventana térmica no tiene plena funcionalidad en Europa, y especialmente en Austria, la mayor parte del año. El órgano jurisdiccional remitente formula la misma observación en el asunto C-134/20.

99. En cuanto al órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-145/20, destaca que, en Viena (Austria), durante el año 2018, la temperatura media fue inferior a 15 grados centígrados durante 6 de los doce meses del año. Por lo demás, las estadísticas oficiales de la ciudad de Viena, a las que se remite dicho órgano jurisdiccional, apuntan a que la temperatura media en esa ciudad fue de 11,6 grados centígrados durante el año 2017 y de 12,4 grados durante los años 2018 y 2019.³⁶

100. Procede señalar asimismo que, conforme a los datos oficiales, la temperatura media anual en Alemania fue de 9,6 grados centígrados durante el año 2017, de 10,4 grados centígrados durante el año 2018 y de 10,2 grados centígrados en 2019.³⁷ En lo que respecta a otros Estados situados en la parte central de la Unión, la temperatura media anual en Francia fue de 13,4 grados centígrados durante el año 2017, de 13,9 grados centígrados durante el año 2018 y de 13,7 grados centígrados en 2019.³⁸ En cuanto a la temperatura anual en Polonia, fue de 9 grados centígrados durante el año

³⁴ Véase la sentencia X, apartado 86.

³⁵ A este respecto, procede señalar que la altitud media de Austria es de unos 900 metros.

³⁶ <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

³⁷ El Deutscher Wetterdienst es el servicio meteorológico de la República Federal de Alemania. Véanse, respectivamente, https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2017/20171229_deutschlandwetter_jahr2017_news.html#:~:text=Mit%209%2C6%20Grad%20Celsius,Abweichung%20%2B0%2C7%20Grad;https://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2018/20181228_deutschlandwetter_jahr2018_news.html#:~:text=Die%20Temperatur%20lag%20im%20Jahr,den%20w%C3%A4rmsten%20Regionen%20in%20Deutschland,yhttps://www.dwd.de/DE/presse/pressemitteilungen/DE/2019/20191230_deutschlandwetter_jahr2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3

³⁸ Météo-France es el servicio oficial de meteorología y climatología en Francia. Véanse, respectivamente, <http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2017/bilan-climatique-de-l-annee-2017;http://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2018/bilan-climatique-de-l-annee-2018,yhttp://www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/bilans-climatiques/bilan-2019/bilan-climatique-de-l-annee-2019>

2017, de 9,8 grados centígrados durante el año 2018 y de 10,2 grados centígrados en 2019.³⁹ Todas estas temperaturas son claramente inferiores a los 15 grados centígrados tomados como valor inferior de la ventana térmica.

101. Cabe añadir que el Reglamento 2017/1151, que establece disposiciones de aplicación del Reglamento n.º 715/2007, señala, en el punto 4.1 de su anexo IIIA, titulado «Verificación de las emisiones en condiciones reales de conducción», que «el rendimiento en cuanto a RDE se demostrará sometiendo a ensayo vehículos en carretera de acuerdo con sus patrones de conducción, condiciones y cargas útiles normales» y que «el ensayo de RDE será representativo de los vehículos utilizados en sus rutas reales, con su carga normal». El punto 5.2 de ese mismo anexo define las condiciones ambientales para verificar las emisiones en condiciones reales de conducción en el contexto de dicho ensayo.

102. Aun cuando el Reglamento 2017/1151 es posterior y no resulta aplicable *ratione temporis* a los litigios principales, sirve de referencia en los presentes asuntos en la medida en que tiene por objeto evaluar de forma más realista las condiciones reales de conducción. Pues bien, el rango de temperaturas tomado como referencia parece mucho más amplio que el de la ventana térmica. En particular, la temperatura mínima tomada como referencia para las «condiciones de temperatura moderadas» en el punto 5.2.4 del anexo IIIA de este Reglamento es de 0 grados centígrados, muy lejos de los 15 grados centígrados de la ventana térmica. Por otro lado las «condiciones de altitud ampliadas» mencionadas en el punto 5.2.3 del citado anexo corresponden a una altitud superior a 700 metros sobre el nivel del mar, e inferior o igual a 1300 metros sobre el nivel del mar.⁴⁰

103. A la luz de lo anterior, considero que los valores de temperatura y altitud tomados como referencia para la ventana térmica no son representativos de un «funciona[miento] normal[...]», en el sentido del artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007, de los vehículos de motor en la Unión. Dicho de otro modo, el programa informático controvertido reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones en «condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan en la conducción y utilización normales del vehículo», de manera que es un «dispositivo de desactivación», en el sentido del artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento.⁴¹

104. En estas circunstancias, propongo que se responda a las cuestiones prejudiciales primera y tercera en el asunto C-128/20, a la primera cuestión prejudicial en el asunto C-134/20 y a la primera parte de la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-145/20, 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, solamente 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

³⁹ El IMGW es el instituto de meteorología y de gestión hídrica en Polonia. Véase <https://www.imgw.pl/sites/default/files/2021-04/imgw-pib-klimat-polski-2020-opracowanie-final-pojedyncze-min.pdf> (p. 12).

⁴⁰ A tenor del punto 9.5 del anexo IIIA del Reglamento 2017/1151, «si, durante un intervalo de tiempo particular, se amplían las condiciones ambientales de conformidad con el punto 5.2, durante ese intervalo de tiempo particular las emisiones contaminantes calculadas de acuerdo con el apéndice 4 se dividirán por un valor de 1,6 antes de evaluar su conformidad con los requisitos del presente anexo. [...]»

⁴¹ En sus observaciones escritas, el Gobierno alemán destaca que un dispositivo de desactivación diseñado de manera que la cuota de recirculación de los gases de escape únicamente funciona al 100 % en una ventana térmica de entre 15 y 33 grados centígrados, en el estado actual del desarrollo técnico, está prohibido dado que esa ventana es claramente superior a la temperatura media anual en Alemania y que es técnicamente posible modificar la citada ventana para abarcar un rango térmico mayor, sobre todo a la baja. Ese Gobierno añade que es necesario que la autoridad de homologación de tipo adopte una decisión en cada caso concreto, con respecto a los años anteriores, relativa a un tipo determinado de vehículo en la que se tengan en cuenta las particularidades de la motorización de que se trata.

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.

B. Segunda cuestión prejudicial en el asunto C-128/20, cuestiones prejudiciales segunda y tercera en el asunto C-134/20 y segunda parte de la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-145/20

105. Mediante la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-128/20, las cuestiones prejudiciales segunda y tercera en el asunto C-134/20 y la segunda parte de la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-145/20, que procede analizar conjuntamente, los órganos jurisdiccionales remitentes preguntan, en esencia, si el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que solamente 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 está comprendida en la excepción a la prohibición de estos dispositivos establecida en esa disposición relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo seguro del vehículo, cuando dicho dispositivo sirve principalmente para reducir la carga que soportan componentes como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel.

106. 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, dicha prohibición tiene tres excepciones,⁴² entre ellas, la que figura en la letra a) de la mencionada disposición, es decir, cuando «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo».⁴³

107. A la luz de ese tenor, en respuesta a la segunda cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-134/20, considero que la circunstancia de que el dispositivo de desactivación de que se trata en el litigio principal sea necesario para proteger el vehículo contra averías y para el manejo seguro del vehículo resulta relevante para apreciar la admisibilidad de dicho dispositivo. En efecto, desde mi punto de vista, incluso un dispositivo que reduce la eficacia de los sistemas de control de las emisiones puede estar autorizado con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 cuando concurren los requisitos establecidos en esta disposición.

108. En la sentencia X, el Tribunal de Justicia interpretó, también por primera vez, esa disposición. A este respecto, señaló que los conceptos de «averías» y «accidentes» no están definidos ni en el artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007 ni en otros artículos de ese mismo Reglamento y que, a falta de cualquier definición, la determinación del significado y del alcance de esos términos debe efectuarse, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, conforme al sentido habitual de estos en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el cual se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte.⁴⁴ El Tribunal de Justicia consideró que, en su sentido habitual en el lenguaje corriente, el término «accidente» se

⁴² Las otras dos excepciones previstas respectivamente en el artículo 5, apartado 2, letras b) y c), del Reglamento n.º 715/2007 no son aplicables en los litigios principales.

⁴³ De la utilización de la conjunción «y» infiero que los requisitos establecidos en esta disposición son acumulativos. Así, el criterio de «manejo seguro del vehículo» no es independiente de la existencia de «averías» o «accidentes» de manera que, en cualquier caso, debe concurrir uno de ellos.

⁴⁴ Sentencia X, apartados 106 y 107.

refiere a un suceso imprevisto y súbito que causa daños o acarrea peligros, tales como lesiones o la muerte,⁴⁵ y que el término «averías», se refiere, por su parte, a un daño que suele ser el resultado de una causa violenta o súbita.⁴⁶ Por consiguiente, un dispositivo de desactivación que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones está justificado cuando, en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), permite proteger el motor contra daños súbitos y excepcionales.⁴⁷ Pues bien, el deterioro y el envejecimiento del motor no pueden considerarse un «accidente» o una «avería», en el sentido de dicha disposición, pues tales acontecimientos son, en principio, previsibles e inherentes al funcionamiento normal del vehículo.⁴⁸ Únicamente los riesgos de daños inmediatos que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación.⁴⁹ El Tribunal de Justicia llegó a la conclusión de que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que mejora sistemáticamente el rendimiento del sistema de control de las emisiones de los vehículos durante los procedimientos de homologación para respetar los límites de emisiones establecidos en dicho Reglamento, y obtener así la homologación de tales vehículos, no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de dichos dispositivos que prevé esa disposición aunque dicho dispositivo contribuya a prevenir el envejecimiento o deterioro del motor.⁵⁰

109. En sus observaciones escritas, Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto y el Gobierno alemán alegan que no comparten esa interpretación del Tribunal de Justicia e invocan dos tipos de argumentos.⁵¹

110. Por un lado, desde un punto de vista jurídico, estas partes sostienen, en esencia, que es preciso diferenciar de forma más clara los conceptos de «accidentes» y de «averías», en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007. Aun cuando el término «accidente» debe entenderse efectivamente como un «suceso imprevisto y súbito», por el contrario, las «averías» no se producen necesariamente de manera imprevista y súbita, ya que pueden ser consecuencia de efectos acumulados que, al cabo del tiempo, a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización, podrían dañar el motor, y que no pueden eliminarse con ocasión del mantenimiento periódico conforme a las reglas del arte.

111. Por otro lado, desde un punto de vista técnico, la válvula EGR, cuyo objeto es controlar y reducir las emisiones de NOx generadas por la combustión incompleta del carburante, podría dar lugar a una merma en la seguridad.⁵² Cuando prevalezcan temperaturas exteriores demasiado altas o demasiadas bajas, es decir, cuando los componentes deben funcionar fuera del marco de

⁴⁵ Sentencia X, apartado 108. En la sentencia de 19 de diciembre de 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), apartado 35, el Tribunal de Justicia consideró, en la misma línea, que el sentido ordinario del concepto de «accidente» se entiende como un «acontecimiento involuntario, perjudicial e imprevisto». Véase, asimismo, la sentencia de 12 de mayo de 2021, Altenrhein Luftfahrt (C-70/20, EU:C:2021:379), apartado 33.

⁴⁶ Sentencia X, apartado 108.

⁴⁷ Sentencia X, apartado 109.

⁴⁸ Sentencia X, apartado 110.

⁴⁹ Sentencia X, apartado 114.

⁵⁰ Sentencia X, apartado 115.

⁵¹ La sentencia X se dictó una vez finalizada la fase escrita de los presentes procedimientos. Sin embargo, las partes pudieron formular observaciones sobre las conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto que dio lugar a la sentencia X (C-693/18, EU:C:2020:323). En particular, en el trámite de preguntas formuladas por el Tribunal de Justicia para ser respondidas por escrito, se solicitó a las partes que manifestaran su opinión sobre las consecuencias que procedía deducir de la sentencia X en los presentes asuntos.

⁵² Como señala el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-134/20, la válvula EGR recircula los gases de escape desde la salida del motor hacia la entrada de aire del motor, donde sustituye una parte del aire limpio, lo que reduce la temperatura y ralentiza el desarrollo de la combustión, dando lugar a una reducción de las emisiones de NOx. Por lo demás, el refrigerador EGR tiene como función enfriar los gases quemados (véase también, sobre el funcionamiento de la válvula EGR, el apartado 33 de la sentencia X).

sus condiciones de funcionamiento, podrían formarse depósitos excesivos o condensación, constitutivos de «incrustación» y «deterioro» con ocasión de la recirculación de los gases de escape, lo que podría dar lugar a que la colocación de la válvula EGR no fuera correcta, como que se cierre o permanezca durante largo tiempo en una determinada posición de apertura.⁵³ Esa circunstancia podría causar daños en el motor o en alguno de sus componentes, sin que pueda preverse cuándo y cómo se producirá el fallo de la válvula EGR, ni su alcance, pues ello dependerá de la manera de conducir y de las condiciones ambientales, sin que las operaciones periódicas y adecuadas de mantenimiento puedan impedir en todo caso el daño progresivo. De lo anterior resulta que el manejo seguro del vehículo de que se trata se vería afectado de forma grave e importante, por ejemplo, en caso de pérdida súbita y brusca de potencia durante una maniobra de adelantamiento de otro vehículo. También podría producirse una combustión del filtro de partículas a raíz de la reconducción de una cantidad excesiva de gases de escape a la cámara de combustión, que puede ocasionar un incendio en el motor o incluso en el vehículo.

112. Dado que estos argumentos se refieren a la seguridad de un vehículo de motor, considero importante examinarlos atentamente y comprobar en qué medida podrían justificar un dispositivo de desactivación que adopta la forma del programa informático controvertido.

113. A este respecto, en primer término procede señalar que, para definir el término «avería», en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, el Tribunal de Justicia se remitió a las conclusiones de la Abogada General Sharpston presentadas en el asunto que dio lugar a la sentencia X.⁵⁴ Según la Abogada General, ese término designa un daño que suele ser el resultado de una causa violenta o súbita, según la definición del diccionario *Le Petit Robert*, y el término «damage» utilizado en la versión inglesa de dicho Reglamento no contradice este significado.⁵⁵

114. Por mi parte, añadiré que el diccionario de la Académie française define el término «avería» del siguiente modo: «Daño, deterioro, destrozo derivado de un accidente o de la voluntad de destrucción».⁵⁶ Así, esta definición establece un vínculo entre una «avería» y un «accidente», bien entendido que la voluntad de destrucción no concurre en los litigios principales. Por su parte, el *Collins English Dictionary* ofrece la siguiente definición: «Damage is physical harm that is caused to an object».⁵⁷ En cuanto a la definición del término «avería» en lengua alemana («Beschädigung»), puede entenderse como cualquier impacto sobre un objeto que modifica su composición material o altera, incluso de forma leve, el uso al que está destinado, no siendo necesario que su esencia se vea dañada.⁵⁸

115. Es cierto que no todas estas definiciones del término «avería» hacen referencia un acontecimiento súbito. Sin embargo, dado que no desvirtúan la interpretación de ese término adoptada por el Tribunal de Justicia en la sentencia X, no considero que exista razón alguna para revisar esa interpretación, adoptada recientemente. Por consiguiente, procede calificar como

⁵³ El Gobierno alemán señala que, en lo que respecta a los motores diésel de generación Euro 6 más modernos, las ventanas térmicas desempeñan una función menor a raíz de la utilización de radiadores de aire de admisión, aunque el sistema RGE sigue siendo necesario a temperaturas exteriores extremas, por ejemplo, a los —10 grados centígrados.

⁵⁴ Conclusiones presentadas en el asunto CLCV y otros (Dispositivo de desactivación en motor diésel) (C-693/18, EU:C:2020:323).

⁵⁵ Punto 135 de las presentes conclusiones.

⁵⁶ <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9D0864>.

⁵⁷ «Una avería es un daño físico ocasionado a un objeto (traducción libre). Véase <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/damage>.

⁵⁸ «Eine Beschädigung ist jede Einwirkung auf eine Sache, die ihre stoffliche Zusammensetzung verändert oder ihre bestimmungsgemäße Brauchbarkeit nicht nur geringfügig beeinträchtigt. Eine Substanzverletzung ist nicht erforderlich» (traducción libre). Véase <https://www.rechtswoerterbuch.de/recht/b/beschaedigung/>.

«avería», en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, un daño generalmente resultante de una causa violenta o súbita. A la luz de esta calificación, es preciso comprobar si la necesidad del dispositivo de desactivación de que se trata en los litigios principales se justifica como *protección del motor* contra una avería.

116. El órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-134/20 sostiene que la válvula EGR forma parte integrante del motor. Sin embargo, según la Comisión, el motor y el «sistema de postratamiento de gases de escape» constituyen partes independientes de un vehículo. En consecuencia, en su opinión, el funcionamiento defectuoso de la válvula EGR no afecta a la protección del motor.

117. A este respecto, cabe señalar que el Tribunal de Justicia debe interpretar las disposiciones del Derecho de la Unión según se aplican a los litigios principales. Pues bien, aunque Auto Krainer, Volkswagen y Porsche Inter Auto rebaten esa conclusión en su respuesta a las preguntas escritas del Tribunal de Justicia, de la normativa de la Unión pertinente, según está redactada, se desprende que el sistema EGR no forma parte del motor. Así, el artículo 2, punto 18, del Reglamento n.º 692/2008 establece que «se entenderá por [...] “Sistema de control de emisiones”, en el contexto del sistema OBD [sistema de diagnóstico a bordo], el controlador electrónico de gestión *del motor y cualquier componente del sistema de escape* o de evaporación relacionado con las emisiones que suministre una señal de entrada o reciba una señal de salida de dicho controlador». ⁵⁹

118. Asimismo, el anexo I del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Disposiciones administrativas sobre la homologación [de tipo] CE», incluye un punto 3.3.1 según el cual «la homologación se extenderá a diferentes tipos de vehículos, siempre y cuando los parámetros del vehículo, *motor o sistema anticontaminante* especificados a continuación sean idénticos o se mantengan dentro de las tolerancias prescritas». ⁶⁰ Este anexo establece una distinción expresa entre el «*Motor*» (punto 3.3.1.2) y los «*Parámetros del sistema anticontaminante*» (punto 3.3.1.3). Este último punto incluye una letra c), que se refiere a la «*EGR (recirculación de los gases de escape)*». ⁶¹

119. De estas disposiciones se deriva que, conforme a la normativa pertinente, el legislador de la Unión ha diferenciado claramente entre, por un lado, el motor, y, por otro lado, el sistema anticontaminante o de control de la contaminación, que incluye el sistema EGR. Además, a tenor del artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008, a efectos de este Reglamento, los filtros de partículas se consideran dispositivos anticontaminantes.

120. Asimismo, como recordó el Tribunal de Justicia en la sentencia X, puesto que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 constituye 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. ⁶²

⁵⁹ El subrayado es mío. Esa misma definición se recoge en el artículo 2, punto 18, del Reglamento 2017/1151.

⁶⁰ El subrayado es mío.

⁶¹ Esos mismos elementos se mencionan en el punto 3.3 del anexo I del Reglamento 2017/1151. Por otra parte, el anexo XI del Reglamento n.º 692/2008, que lleva por título «Diagnóstico a Bordo (OBD) para vehículos de motor», refleja, en su apéndice 2, la separación entre el motor y el sistema de control de emisiones. Esta distinción también figura en el anexo XI, apéndice 2, del Reglamento 2017/1151.

⁶² Sentencia X, apartado 112.

121. En estas circunstancias, a la luz de las disposiciones del Derecho de la Unión aplicables, considero que un dispositivo de desactivación que sirve principalmente para reducir la carga que soportan los componentes como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel no está comprendido en la excepción a la prohibición de tales dispositivos que establecida en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2017.

122. De ello resulta que, en respuesta a la tercera cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-134/20, estimo que el hecho de que la parte que deba protegerse contra averías sea la válvula EGR carece de relevancia en lo que respecta a la admisibilidad del dispositivo de desactivación de que se trata, a la luz del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.

123. Sin embargo, como he señalado en el punto 111 de las presentes conclusiones, varias partes han alegado que el mal funcionamiento de la válvula EGR podría causar daños en el motor o en alguna de sus piezas.

124. En cuanto a la situación en la que el motor del vehículo de que se trata sufre deterioro a raíz del mal funcionamiento de la válvula EGR, como ya se ha señalado, de la sentencia X resulta que el deterioro y el envejecimiento del motor no pueden considerarse un «accidente» o una «avería», en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, pues tales acontecimientos son, en principio, previsibles e inherentes al funcionamiento normal del vehículo.⁶³ Dicho de otro modo, se trata de un deterioro ocasionado por la utilización habitual de dicho vehículo. Por consiguiente, tales sucesos no pueden estar comprendidos en la excepción establecida en la mencionada disposición.

125. Asimismo, de conformidad con la sentencia X, únicamente los riesgos de daños inmediatos que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación, como una ventana térmica.⁶⁴ A mi entender, esa situación podría producirse cuando el mal funcionamiento de la válvula EGR tiene consecuencias súbitas en el funcionamiento del propio motor, sin que un mantenimiento periódico y adecuado del vehículo pueda prevenirlas.⁶⁵

126. Únicamente en ese supuesto el dispositivo de desactivación de que se trata podría estar autorizado con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007. Habida cuenta de que se trata de un examen sobre cuestiones de hecho, corresponde a los órganos jurisdiccionales remitentes, únicos competentes para constatar y apreciar los hechos de los litigios principales,⁶⁶ comprobar si el posible mal funcionamiento de la válvula EGR podría crear riesgos

⁶³ Sentencia X, apartado 110.

⁶⁴ Sentencia X, apartado 114.

⁶⁵ En el supuesto de que un mantenimiento periódico y adecuado permita evitar el mal funcionamiento de la válvula EGR, los riesgos inmediatos de averías que generan un peligro concreto durante la conducción del vehículo *serían perfectamente evitables*. Por lo tanto, considero que no existiría problema alguno en cuanto al funcionamiento del motor y a la seguridad del vehículo.

⁶⁶ Véase la jurisprudencia citada en el punto 86 de las presentes conclusiones.

súbitos e inmediatos de averías del propio motor,⁶⁷ creando un peligro concreto durante la conducción del vehículo, incluso cuando el vehículo se haya sometido a un mantenimiento periódico y adecuado.⁶⁸

127. A este respecto, ha de señalarse que, en el asunto C-134/20, el órgano jurisdiccional remitente sostiene que no es posible determinar si el dispositivo de desactivación es necesario para proteger el motor del vehículo contra averías. En caso de que sea efectivamente imposible realizar esta determinación, ha de recordarse que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe ser objeto de una interpretación estricta.

128. Procede añadir que, en sus observaciones escritas, Auto Krainer, Volkswagen, Porsche Inter Auto y el Gobierno alemán alegan que el Reglamento n.º 715/2007 es neutro desde el punto de vista tecnológico y no exige aplicar la mejor técnica posible. A este respecto, no se discute que la utilización de un sistema EGR que funcione conforme a una ventana térmica, en distinta medida dependiendo de la fecha de homologación, se corresponde con el estado de la técnica.

129. A mi juicio, esas afirmaciones no hacen que el dispositivo de desactivación esté autorizado con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007. En efecto, por un lado, ese Reglamento no establece en ningún sitio que debe utilizarse una tecnología particular para la homologación de tipo CE. Únicamente fija un objetivo en términos de emisión de gases contaminantes. Por otro lado, según se indica en el considerando 7 del citado 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 emisión de gases contaminantes, ya tuvo en cuenta los intereses de los fabricantes de automóviles. Por lo tanto, incumbe a estos últimos adaptarse y aplicar medidas técnicas adecuadas para respetar esos límites,⁶⁹ sin que la técnica utilizada deba ser necesariamente la mejor posible o venir impuesta.

130. Por otra parte, como señaló el Tribunal de Justicia en la sentencia X, el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, consistente en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y mejorar la calidad del aire en la Unión, requiere reducir eficazmente las emisiones de NOx a lo largo de la vida normal de los vehículos.⁷⁰ Pues bien, autorizar un dispositivo de desactivación en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento

⁶⁷ La Comisión sostiene que, cuando se utilice como justificación de una estrategia auxiliar de emisiones, el riesgo de daños *repentinos e irreparables en el motor* debería demostrarse y documentarse adecuadamente [véase la Comunicación de la Comisión, de 26 de enero de 2017, titulada «Orientaciones sobre la evaluación de estrategias auxiliares de emisiones y la presencia de dispositivos de desactivación con respecto a la aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007, 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)», C(2017) 352 final, punto 2.2, p. 8].

⁶⁸ En caso afirmativo, considero que también se cumpliría entonces el requisito de que la necesidad del dispositivo se justifique en aras del manejo seguro del vehículo, previsto en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.

⁶⁹ En su informe de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil, de 2 de marzo de 2017, p. 44, el Parlamento Europeo señaló que «la conducción a temperaturas ambiente muy bajas (o a grandes altitudes donde la presión del aire es baja) puede plantear un reto para los sistemas [EGR], debido a la posible aparición de hollín, hidrocarburos y condensados que pueden obstruir la válvula [EGR] o el intercambiador de admisión y provocar, por ejemplo, un aumento de las emisiones contaminantes de partículas o hidrocarburos [...] Sin embargo, los fabricantes aparentemente desactivan los sistemas [EGR] con una rapidez y una proximidad al rango de temperaturas usado en el ciclo de ensayo carentes de justificación [...]».

⁷⁰ Sentencia X, apartado 113.

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 su contenido al citado Reglamento.⁷¹

131. A la luz de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-128/20, a las cuestiones prejudiciales segunda y tercera en el asunto C-134/20 y a la segunda parte de la segunda cuestión prejudicial en el asunto C-145/20, que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que solamente 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 no está comprendido en la excepción a la prohibición de esos dispositivos establecida en esa disposición, relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo seguro del vehículo, cuando dicho dispositivo sirve principalmente para reducir la carga que soportan componentes como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel.

C. Cuarta cuestión prejudicial en el asunto C-134/20

132. Mediante la cuarta cuestión prejudicial planteada en el asunto C-134/20, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que la admisibilidad de un dispositivo de desactivación depende de que el citado dispositivo se integrara ya durante la fabricación del vehículo o de que se haya integrado posteriormente en el vehículo como reparación, en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44.

133. A tenor del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44, en caso de falta de conformidad del bien en el momento de su entrega, el consumidor podrá exigir que los bienes sean puestos en conformidad mediante la reparación o la sustitución del bien sin cargo alguno, de conformidad con el apartado 3 de este mismo artículo, o una reducción adecuada del precio o la resolución del contrato respecto de dicho bien, de conformidad con los apartados 5 y 6 del citado artículo.

134. En este caso, de la resolución de remisión en el asunto C-134/20 se desprende que la instalación del dispositivo de desactivación consistente en el programa informático controvertido tenía como finalidad poner remedio a la inadmisibilidad de la lógica de conmutación y cumplir lo dispuesto en el Reglamento n.º 715/2007 mediante una reparación. Esta cuestión prejudicial parte de la premisa de que ese programa informático ha permitido al fabricante de automóviles de que se trata lograr ese objetivo. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si es así, a la luz de las respuestas aportadas a las cuestiones prejudiciales ya examinadas.⁷² En caso de respuesta negativa, el dispositivo de desactivación sería, en cualquier caso, inadmisibile con arreglo a lo establecido en el artículo 5, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.

135. Suponiendo que el órgano jurisdiccional remitente considere que el dispositivo de desactivación respeta lo dispuesto en el Reglamento n.º 715/2007, desde mi punto de vista la admisibilidad de ese dispositivo no depende de que el mencionado dispositivo estuviera integrado en el vehículo ya en el momento de su fabricación.

⁷¹ En este sentido, el Tribunal de Justicia se refiere en su jurisprudencia al principio general de que debe atribuirse incontestablemente un carácter preponderante a la protección de la salud pública frente a las consideraciones económicas (sentencia de 19 de abril de 2012, *Artégodan/Comisión*, C-221/10 P, EU:C:2012:216, apartado 99 y jurisprudencia citada).

⁷² Véase en particular el punto 126 de las presentes conclusiones.

136. En efecto, en primer lugar, el tenor del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartados 1 y 2, de ese mismo Reglamento no establece ninguna distinción en función de que el dispositivo de desactivación estuviera integrado en el vehículo en origen o de que haya sido instalado con posterioridad, pues tales disposiciones no hacen mención alguna al momento de la instalación de un dispositivo de este tipo.

137. Además, en el contexto del Reglamento n.º 715/2007, su artículo 4, apartado 1, establece que los fabricantes demostrarán que *todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos* que requieren homologación y se venden o ponen en servicio en la Unión disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el citado Reglamento y sus medidas de aplicación y que estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I y las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5 del mencionado Reglamento. Además, según el artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008, «el fabricante velará por que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en los vehículos homologados CE que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento [n.º 715/2007] obtengan la homologación CE como unidades técnicas independientes a tenor de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, de la Directiva [2007/46], de conformidad con los artículos 12 y 13 y el anexo XIII del presente Reglamento». Por lo tanto, de tales disposiciones resulta que todos los dispositivos anticontaminantes o de control de la contaminación, instalados en origen o con posterioridad, deben respetar las obligaciones establecidas por el Reglamento n.º 715/2007.

138. Por último, como ya he señalado, el Reglamento n.º 715/2007 tiene por objeto asegurar un elevado nivel de protección medioambiental. Pues bien, tomar como referencia exclusivamente la fecha de fabricación del vehículo supondría que, una vez puesto en servicio el correspondiente vehículo, los fabricantes de automóviles no estarían obligados a instalar en ellos un dispositivo de desactivación que respetase lo dispuesto en ese Reglamento. Este supuesto sería contrario al objetivo del citado Reglamento. En efecto, para eludir las obligaciones señaladas en ese Reglamento, bastaría con que los fabricantes sustituyeran el dispositivo de control de la contaminación original, conforme al Reglamento n.º 715/2007, por un dispositivo de desactivación menos eficaz que no garantizase el respeto de los valores límites establecidos para el NOx.

139. Por consiguiente, considero que procede responder a la cuarta cuestión prejudicial planteada en el asunto C-134/20, que el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que la admisibilidad de un dispositivo de desactivación no depende de que el citado dispositivo se integrara ya durante la fabricación del vehículo o de que se haya integrado posteriormente en el vehículo como reparación en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44.

D. Primera cuestión prejudicial en el asunto C-145/20

140. Mediante la primera cuestión prejudicial en el asunto C-145/20, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 715/2007 presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, si el vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, y del artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento, en relación con el artículo 5, apartado 2, de ese mismo Reglamento, pero el tipo de vehículo dispone, no obstante, de una homologación de tipo CE válida.

141. Con carácter preliminar, procede destacar que esta cuestión prejudicial parte de la premisa de que el vehículo de que se trata está dotado de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 2, del mencionado Reglamento. Como ya he señalado,⁷³ corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar este extremo.

142. En caso afirmativo, procede recordar que la finalidad de la Directiva 1999/44 es, tal como indica su considerando 1, garantizar un alto nivel de protección de los consumidores. En particular, el artículo 2, apartado 1, de esta Directiva obliga al vendedor a entregar al consumidor un bien que sea conforme al contrato de compraventa.⁷⁴ El considerando 8 de la citada Directiva precisa que, con el fin de facilitar la aplicación del principio de conformidad con el contrato, conviene introducir una presunción impugnabile de conformidad con el contrato que abarque las situaciones más comunes y que, a falta de cláusulas contractuales concretas, así como cuando se aplique la cláusula de protección mínima, los elementos mencionados en la presunción podrán utilizarse para determinar la falta de conformidad de los bienes con el contrato.

143. En lo que respecta, en concreto, a los vehículos de motor, ha de señalarse que, a tenor del considerando 3 de la Directiva 2007/46, los actos reglamentarios que establecen requisitos técnicos deberían tener como «objetivo primario [...] garantizar un elevado nivel de seguridad vial, protección de la salud, protección del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra usos no autorizados».⁷⁵ En ese sentido, el artículo 3, punto 5, de esa misma Directiva define la «homologación de tipo CE» como 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». Ese anexo IV, titulado «Requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», incluye, en su parte I titulada «Actos reglamentarios para la homologación de tipo CE de vehículos fabricados en series ilimitadas», el 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». Por otro lado, el artículo 4, apartado 3, párrafo primero, de la citada Directiva establece que los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos que satisfagan los requisitos de esa Directiva.

144. De estas disposiciones se desprende que, en el contexto de una homologación de tipo CE, los vehículos de que se trata deben cumplir los requisitos establecidos en el anexo IV de la Directiva 2007/46, en particular, los relativos a los dispositivos de desactivación. Si no es así, tales vehículos no disponen de un certificado de conformidad exacto como el previsto en el artículo 18, apartado 1, de esta Directiva, definido en el artículo 3, punto 36, de la citada Directiva como «el documento establecido en el anexo IX, [⁷⁶] expedido por el fabricante y por el que se certifica que un vehículo perteneciente a la serie del tipo homologado con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva cumple todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación». En virtud del artículo 26, apartado 1, de la misma Directiva, ese documento es obligatorio para la matriculación o venta.

⁷³ Véase el punto 126 de las presentes conclusiones.

⁷⁴ Sentencia de 3 de octubre de 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637), apartados 25 y 26.

⁷⁵ Acerca de los principios del Derecho derivado de la Unión en materia de matriculación de vehículos, véanse las conclusiones del Abogado General Wahl en el asunto RDW y otros (C-326/17, EU:C:2018:760), puntos 29 a 38.

⁷⁶ El punto 0 del anexo IX de la Directiva 2007/46 dispone que «el certificado de conformidad es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación».

145. En sus observaciones escritas, Porsche Inter Auto sostiene que el consumidor únicamente espera de un vehículo que pueda circular con él con toda seguridad, careciendo de interés para dicho consumidor que el citado vehículo se ajuste de forma absoluta a todos los requisitos reglamentarios. Debe ponerse de relieve, no obstante, que esa tesis no se corresponde con el tenor del artículo 3, punto 36, de la Directiva 2007/46, que dispone que deben respetarse *todos los actos reglamentarios* en el momento de su fabricación para que se expida el certificado de conformidad.

146. Toda vez que un consumidor medio, normalmente informado y razonablemente atento y perspicaz puede esperar que se cumplan los requisitos reglamentarios a efectos de una homologación de tipo CE de vehículos, incluso a falta de cláusulas contractuales concretas, está claro, desde mi punto de vista, que el vehículo de que se trata no será conforme al contrato de compraventa en el sentido de la Directiva 1999/44 si no se cumplen todos esos requisitos.⁷⁷

147. En efecto, en mi opinión, a falta de un certificado de conformidad exacto, el vehículo de que se trata no se ajusta «a la descripción dada por el vendedor», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra a), de la Directiva 1999/44. Asimismo, dicho vehículo no es «apto[...] para el uso especial requerido por el consumidor» ni «para los usos a que ordinariamente se destinan bienes del mismo tipo», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letras b) y c), de esta Directiva. De igual modo, en lo que respecta a la pregunta del órgano jurisdiccional remitente, el citado vehículo no presenta la «calidad y las prestaciones habituales de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, habida cuenta de la naturaleza del bien», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la citada Directiva.

148. Como pone de relieve la Comisión, esa interpretación queda corroborada por el artículo 7 de la Directiva 2019/771, titulado «Requisitos objetivos para la conformidad», que, en su apartado 1, letra a) dispone que, además de cumplir cualesquiera requisitos para la conformidad previstos en el contrato, los bienes deben ser aptos para los fines a los que normalmente se destinan bienes del mismo tipo, teniendo en cuenta, cuando sea de aplicación, *toda norma vigente de la Unión o nacional*, toda norma técnica existente o, a falta de dicha norma técnica, todo código de conducta específico de la industria del sector.

149. En mi opinión el hecho de que el tipo de vehículo afectado disponga de una homologación de tipo CE que le permite circular por carretera no modifica la respuesta que ha de darse a la cuestión prejudicial planteada.⁷⁸ En efecto, dicha homologación puede haber sido obtenida, por ejemplo, porque la autoridad de homologación no tenía conocimiento de la existencia de un dispositivo prohibido. Así, en el asunto C-145/20, el órgano jurisdiccional remitente señala que el tipo de vehículo de que se trata fue inicialmente homologado por la KBA, a la que no se había revelado la existencia de la lógica de conmutación y que, de haber tenido conocimiento de ella, no habría concedido la homologación de tipo CE.

150. Por consiguiente, aunque es cierto que el vehículo de que se trata está amparado por una homologación de tipo CE, concedida por el organismo nacional de homologación, no lo es menos que ese vehículo no es conforme al contrato de compraventa, en el sentido de la Directiva 1999/44.

⁷⁷ En este sentido, el Tribunal de Justicia ha declarado que la persona que ha adquirido un vehículo puede estimar legítimamente que ese vehículo es conforme con las prescripciones legales que se imponen al fabricante de automóviles M1 (sentencia de 9 de julio de 2020, Verein für Konsumenteninformation, C-343/19, EU:C:2020:534, apartado 37). Sobre el planteamiento de que, en las relaciones entre profesionales y consumidores, los productos y servicios deben ser conformes a las expectativas legítimas de los consumidores, véase Calais-Auloy, J., Temple, H., y Depincé, M., *Droit de la consommation*, 10.ª edición, Dalloz, Paris, 2020, pp. 225 y ss.

⁷⁸ Véase, en ese sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2018, Comisión/Alemania (C-668/16, EU:C:2018:802), apartados 85 a 89.

151. Por consiguiente, propongo que se responda a la primera cuestión prejudicial en el asunto C-145/20 que el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 715/2007 no presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, si el vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartado 2, de este Reglamento, aun cuando el tipo de vehículo disponga de una homologación de tipo CE válida.

E. Tercera cuestión prejudicial en el asunto C-145/20

152. Mediante la tercera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-145/20, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad con el contrato que radica en la instalación en el vehículo de que se trata de un dispositivo de desactivación prohibido en virtud del artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007, puede considerarse «de escasa importancia», aun suponiendo que el consumidor habría adquirido el vehículo pese a haber tenido conocimiento de la existencia del dispositivo y de su funcionamiento.

153. Según se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 1999/44 obliga al vendedor a entregar al consumidor un bien que sea conforme al contrato de compraventa. Desde esta perspectiva, según el artículo 3, apartado 1, de esta Directiva, el vendedor responderá ante el consumidor de cualquier falta de conformidad que exista en el momento de la entrega del bien. El referido artículo 3 enumera, en su apartado 2, los derechos que el consumidor puede hacer valer frente al vendedor en caso de falta de conformidad con el contrato del bien entregado. En primer lugar, de acuerdo con el apartado 3 del mismo artículo, el consumidor podrá exigir la puesta en conformidad del bien. De no poder obtener dicha puesta en conformidad, tendrá derecho, en segundo lugar, de acuerdo con el apartado 5 de ese mismo artículo, a una reducción del precio o a la resolución del contrato. No obstante, según se desprende del apartado 6 del artículo, cuando la falta de conformidad del bien entregado sea de escasa importancia, el consumidor no tendrá derecho a resolver el contrato y únicamente podrá solicitar una reducción adecuada del precio de compra del bien controvertido.⁷⁹

154. Por lo tanto, del artículo 3, apartados 3 y 5, de la Directiva 1999/44, en relación con su considerando 10, se desprende que, en interés de ambas partes del contrato, esa Directiva da prioridad a la ejecución del contrato mediante las dos formas de saneamiento previstas en primer lugar, frente a su resolución.⁸⁰

155. En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente en el asunto C-145/20 observa que DS, que ha presentado una demanda contra Porsche Inter Auto en la que solicita que se resuelva el contrato de compraventa del vehículo 3, habría adquirido el citado vehículo, quizá en otras condiciones, si hubiera tenido conocimiento del hecho de que llevaba incorporada la lógica de conmutación, esto es, un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartados 1 y 2, de este

⁷⁹ Sentencia de 3 de octubre de 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637), apartados 26 a 28.

⁸⁰ Sentencia de 23 de mayo de 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447), apartado 61.

Reglamento. Ese órgano jurisdiccional plantea la presente cuestión prejudicial considerando que el citado vehículo sigue incorporando un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de tales disposiciones, después de la instalación del programa informático en cuestión.⁸¹

156. Con carácter preliminar, cabe señalar que esta cuestión parte del postulado de que DS puede solicitar la resolución del contrato de compraventa del vehículo 3. Ahora bien, solo cuando los consumidores no tengan derecho a la reparación ni la sustitución de los bienes no conformes, o cuando los vendedores no hubieran llevado a cabo el saneamiento ejecutando alguna de las formas de saneamiento en un plazo razonable o sin mayores inconvenientes para los consumidores, estos tendrán derecho, con arreglo al artículo 3, apartado 5, de la Directiva 1999/44, a la resolución del contrato, salvo que, de conformidad con el artículo 3, apartado 6, de esa Directiva, la falta de conformidad de los bienes sea de escasa importancia.⁸² Corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si, a la luz de estos requisitos, DS no tiene derecho a la reparación o sustitución del bien no conforme o si Porsche Inter Auto no ha ejecutado alguna de las formas de saneamiento previstas.

157. Por lo demás, con arreglo al artículo 2, apartado 3, de la Directiva 1999/44, se considerará que no existe falta de conformidad a efectos de ese artículo si en el momento de la celebración del contrato el consumidor tenía conocimiento de este defecto o no podía fundadamente ignorarlo, o si la falta de conformidad tiene su origen en materiales suministrados por el consumidor.⁸³ Habida cuenta del tenor del precepto, considero que el conocimiento de la falta de conformidad por parte del consumidor tiene carácter objetivo. Este requisito se cumple, por ejemplo, cuando el vendedor informa al consumidor de la falta de conformidad en el momento de la compraventa y este adquiere por lo tanto el bien con pleno conocimiento de causa. Lógicamente, ese consumidor no puede invocar posteriormente la existencia de una falta de conformidad.

158. A mi entender, el artículo 2, apartado 3, de la Directiva 1999/44 no es aplicable en el litigio principal. En efecto, no se discute que, en el momento de la venta del vehículo 3, DS no conocía la falta de conformidad alegada y no podía razonablemente conocerla. Así, la cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente se basa exclusivamente en la hipotética disposición de DS a adquirir ese vehículo incluso habiendo tenido conocimiento de la indicada falta de conformidad. Este es un elemento subjetivo que no puede demostrarse y que además podría variar a lo largo del tiempo, sobre todo dependiendo de la información de que disponga el consumidor sobre la gravedad de la falta de conformidad.⁸⁴

⁸¹ Ha de recordarse que, como se ha indicado en el punto 126 de las presentes conclusiones, incumbe al órgano jurisdiccional remitente comprobar si es así.

⁸² Sentencia de 23 de mayo de 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447), apartado 60.

⁸³ El último supuesto no se aplica al litigio principal.

⁸⁴ A este respecto, en particular, no puede exigirse al consumidor que anticipe el resultado de la calificación jurídica de la falta de conformidad del bien (véase, en tal sentido, la sentencia de 3 de octubre de 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637, apartado 40).

159. La Directiva 1999/44 no define el concepto de «falta de conformidad» «de escasa importancia».⁸⁵ Además, el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado directamente sobre el alcance de ese concepto.⁸⁶ Resulta difícil ofrecer una definición general de tal concepto, en la medida en que la falta de conformidad depende de la situación concreta y debe determinarse caso por caso atendiendo al contrato celebrado entre las partes. En cualquier caso, considero que una falta de conformidad que atenta contra la seguridad y el buen funcionamiento del bien no es «de escasa importancia», en el sentido del [artículo 3, apartado 6], de esta Directiva.⁸⁷ Asimismo, una falta de conformidad no es «de escasa importancia» cuando el bien no corresponde a lo estipulado en el contrato. Por ejemplo, cuando un consumidor encarga un vehículo especificando que debe ser rojo y se le entrega un vehículo de color azul, la falta de conformidad no puede considerarse «de escasa importancia», lo cual, en virtud del artículo 3, apartados 3 y 5, de la citada Directiva, podría dar lugar a la resolución del contrato.

160. En efecto, según se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el objetivo del artículo 3 de la Directiva 1999/44 es establecer un equilibrio justo entre los intereses del consumidor y los del vendedor, garantizando al primero, como parte débil del contrato, una protección completa y eficaz contra un incumplimiento por parte del vendedor de sus obligaciones contractuales, permitiendo a la vez tener en cuenta las consideraciones de carácter económico alegadas por este.⁸⁸ Por lo tanto, la resolución del contrato, que es la forma de saneamiento más radical de que dispone el consumidor, solo puede solicitarse cuando la falta de conformidad tiene suficiente importancia.

161. Sin embargo, como se ha señalado en el punto 146 de las presentes conclusiones, un consumidor medio, normalmente informado y razonablemente atento y perspicaz puede esperar que se cumplan los requisitos reglamentarios a efectos de una homologación CE de tipo de vehículos, incluso a falta de cláusulas contractuales concretas. Si existe un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007, el certificado de conformidad no es exacto.⁸⁹ Pues bien, en virtud del artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46, los Estados miembros matricularán y autorizarán la venta o puesta en servicio de vehículos solo si van acompañados de un certificado de conformidad válido y expedido con arreglo al artículo 18 de esta Directiva.

⁸⁵ El concepto de «falta de conformidad» «de escasa importancia» ya estaba presente en la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la venta y las garantías de los bienes de consumo, de 18 de junio de 1996 [COM(95) 520 final, p. 1]. La exposición de motivos de esta propuesta enuncia que, «con vistas a alcanzar un compromiso, y a fin de permitir una transposición de la Directiva adaptada a las distintas tradiciones nacionales, se admite que los Estados miembros limiten la elección del consumidor en el caso de las faltas de conformidad menores» (p. 14). Por lo demás, la Directiva 1999/44 ha sido derogada, con efectos a partir del 1 de enero de 2022, por la Directiva 2019/771 que tampoco define el concepto de «falta de conformidad» «de escasa importancia».

⁸⁶ Ha de señalarse que en el asunto que dio lugar a la sentencia de 3 de octubre de 2013, Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:637), apartados 17, 18 y 20, un consumidor había adquirido un vehículo descapotable y, cuando llovía, se filtraba agua por el techo al habitáculo del vehículo. El citado consumidor solicitó la resolución del contrato de compraventa, pero el órgano jurisdiccional remitente consideró que el defecto que originó el litigio de que conocía era «de escasa importancia», en el sentido del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44. En sus conclusiones presentadas en el asunto Duarte Hueros (C-32/12, EU:C:2013:128), punto 57, la Abogada General Kokott señaló que, en casos comparables, otros tribunales europeos, en particular también tribunales superiores, habían declarado que la filtración de agua no debe considerarse un defecto de escasa importancia y que en los referidos casos no se había tenido en cuenta que, a pesar de la entrada de agua, el vehículo podía seguir sirviendo de medio de transporte.

⁸⁷ Véase, en ese sentido, Durovic, M., «Consumer sales law in the European Union», *Comparative Consumer Sales Law*, 2018, pp. 1 a 182, especialmente p. 41.

⁸⁸ Sentencia de 23 de mayo de 2019, Füllä (C-52/18, EU:C:2019:447), apartado 41 y jurisprudencia citada.

⁸⁹ Véase también el punto 144 de las presentes conclusiones.

162. Por lo tanto, como he señalado en mi respuesta a la primera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-145/20, un vehículo no presenta, en particular, la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44 cuando ese vehículo incorpora un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007.

163. En tales circunstancias, considero que la falta de conformidad del citado vehículo con el contrato derivada de la utilización de ese dispositivo no puede considerarse «de escasa importancia», en el sentido del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44.

164. Basándome en las consideraciones anteriores, propongo que se responda a la tercera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-145/20 que el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad que radica en la instalación en el vehículo de que se trata de un dispositivo de desactivación prohibido en virtud del artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007, no puede considerarse «de escasa importancia», aun suponiendo que el consumidor habría adquirido el vehículo pese a haber tenido conocimiento de la existencia del dispositivo y de su funcionamiento.

V. Conclusión

165. Por cuanto antecede, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria), el Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Austria) y el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria) del modo siguiente:

- «1) El artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento 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, en su versión modificada por el Reglamento n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, 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, solamente 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 óxidos de nitrógeno rebasan los valores límite previstos en el citado Reglamento.
- 2) El artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 en su versión modificada, debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que solamente 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 no está comprendido en la excepción a la prohibición de esos dispositivos establecida en esa disposición relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo

seguro del vehículo, cuando dicho dispositivo sirve principalmente para reducir la carga que soportan componentes como la válvula EGR, el refrigerador EGR y el filtro de partículas de diésel.

- 3) El artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007, en su versión modificada, debe interpretarse en el sentido de que la admisibilidad de un dispositivo de desactivación no depende de que el citado dispositivo se integrara ya durante la fabricación del vehículo o de que se haya integrado posteriormente en el vehículo como reparación en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la 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.
- 4) El artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 715/2007, en su versión modificada, no presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, si el vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartado 2, de este Reglamento, aun cuando el tipo de vehículo disponga de una homologación de tipo CE válida.
- 5) El artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad que radica en la instalación en el vehículo de que se trata de un dispositivo de desactivación prohibido en virtud del artículo 3, punto 10, en su versión modificada, en relación con el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007, no puede considerarse “de escasa importancia” aun suponiendo que el consumidor habría adquirido el vehículo pese a haber tenido conocimiento de la existencia del dispositivo y de su funcionamiento.»