



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 4 de octubre de 2018*

«Incumplimiento de Estado — Directiva 2006/40/CE — Emisiones procedentes de los sistemas de aire acondicionado de los vehículos de motor — Artículo 5, apartados 4 y 5 — Directiva 2007/46/CE — Homologación de los vehículos de motor — Artículos 12, 29, 30 y 46 — Vehículos que no se ajustan a los requisitos técnicos — Responsabilidad de las autoridades nacionales»

En el asunto C-668/16,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 258 TFUE, interpuesto el 23 de diciembre de 2016,

Comisión Europea, representada por los Sres. C. Hermes y D. Kukovec y por la Sra. A.C. Becker, en calidad de agentes,

parte demandante,

y

República Federal de Alemania, representada por los Sres. T. Henze y D. Klebs, en calidad de agentes,

parte demandada,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. M. Ilešič, Presidente de Sala, y el Sr. A. Rosas (Ponente), las Sras. C. Toader y A. Prechal y el Sr. E. Jarašiūnas, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;

Secretario: Sra. R. Šereš, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 11 de enero de 2018;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 11 de abril de 2018;

dicta la siguiente

* Lengua de procedimiento: alemán.

Sentencia

- 1 Mediante su recurso, la Comisión Europea solicita al Tribunal de Justicia que declare que la República Federal de Alemania:
 - al no haber adoptado las medidas necesarias para establecer la conformidad de los vehículos de los tipos 246, 176 y 117 con sus tipos recibidos (artículos 12 y 30 de la Directiva marco).
 - al no haber adoptado las medidas necesarias para la ejecución de las sanciones (según lo dispuesto de forma coordinada en los artículos 46, 5 y 18 de la Directiva marco), y
 - al haber estimado, el 17 de mayo de 2013, una solicitud de Daimler AG que pretendía que se ampliara la homologación del tipo de vehículos existente 245G a vehículos a los que ya se había concedido otra homologación de tipo a la que se aplican los nuevos requisitos de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, lo cual implica eludir lo dispuesto en dicha Directiva;

ha incumplido sus obligaciones de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2006/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las emisiones procedentes de sistemas de aire acondicionado en vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO 2006, L 161, p. 12; en lo sucesivo, «Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado») y de la Directiva 2007/46/CE 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 371/2010 de la Comisión, de 16 de abril de 2010 (DO 2010, L 110, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva marco»).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado

- 2 La Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado forma parte de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, parte I, de la Directiva marco. El artículo 5, apartados 4 y 5, de la Directiva mencionada en primer lugar establece lo siguiente:
 - «4. Con efecto a partir del 1 de enero de 2011, los Estados miembros dejarán de conceder homologaciones CE y homologaciones nacionales a los tipos de vehículos equipados con sistemas de aire acondicionado diseñados para contener gases fluorados de efecto invernadero con un potencial de calentamiento atmosférico superior a 150.
 - 5. Con efecto a partir del 1 de enero de 2017, respecto de los vehículos nuevos equipados con sistemas de aire acondicionado diseñados para contener gases fluorados de efecto invernadero con un potencial de calentamiento atmosférico superior a 150, los Estados miembros:
 - a) considerarán que los certificados de homologación han expirado a efectos de lo dispuesto en el artículo [26, apartado 1, de la Directiva marco], y
 - b) denegarán la matriculación y prohibirán su venta y puesta en servicio.»

Directiva marco

3 Los considerandos 2 y 3 de la Directiva son del siguiente tenor:

«(2) Para el establecimiento y funcionamiento del mercado interior de la Comunidad, es conveniente sustituir los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación comunitario basado en el principio de una armonización total.

(3) 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.»

4 El artículo 3 de la Directiva marco señala lo siguiente:

«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:

[...]

17) “tipo de vehículo”: conjunto de vehículos de una categoría determinada idénticos al menos en los aspectos esenciales precisados en la sección B del anexo II. Un tipo de vehículo puede contener variantes y versiones tal como se definen en la sección B del anexo II;

[...]»

5 El artículo 4, apartados 1 a 3, de esta Directiva dispone:

«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.

[...]»

6 El artículo 5, apartado 1, de esta Directiva dispone:

«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.»

7 El artículo 6 de la Directiva, rubricado «Procedimientos para la homologación de tipo CE de vehículos», señala en su apartado 6:

«El fabricante enviará la solicitud a la autoridad de homologación. Solo se podrá presentar una única solicitud para un tipo concreto de vehículo y solo se podrá presentar en un único Estado miembro.

Se presentará una solicitud por cada tipo que se quiera homologar.»

- 8 El artículo 12 de esta Directiva, rubricado «Disposiciones relativas a la conformidad de la producción», es del siguiente tenor:

«1. El Estado miembro que conceda una homologación de tipo CE, en colaboración, si procede, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias, con arreglo a lo dispuesto en el anexo X, para comprobar que se han tomado las disposiciones adecuadas para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según proceda, que se estén produciendo se ajustan al tipo homologado.

2. El Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo CE, en colaboración, si procede, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias, con arreglo a lo dispuesto en el anexo X sobre ese tipo de homologación, para comprobar que las disposiciones contempladas en el apartado 1 siguen siendo adecuadas y que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según proceda, que se estén produciendo se ajustan al tipo homologado.

Las comprobaciones para garantizar que los productos se ajustan al tipo homologado se limitarán a los procedimientos establecidos en el anexo X y en aquellos actos reglamentarios que incluyan requisitos específicos. Con este fin, la autoridad de homologación del Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo CE podrá llevar a cabo cualquier verificación o ensayo prescrito en cualquiera de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV o en el anexo XI sobre muestras tomadas en las instalaciones del fabricante, incluidos los lugares de producción.

3. Cuando un Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo CE compruebe que las disposiciones a las que se refiere el apartado 1 no se aplican, se apartan significativamente de las disposiciones y planes de control acordados o han dejado de aplicarse, aunque la producción no se haya interrumpido, adoptará las medidas necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que la conformidad del procedimiento de producción se cumple correctamente.»

- 9 En el capítulo V de la Directiva marco, titulado «Modificación de las homologaciones de tipo CE», su artículo 14, rubricado a su vez «Disposiciones específicas sobre vehículos», establece lo siguiente en su apartado 2:

«La revisión será considerada una “extensión” si, además de lo dispuesto en el apartado 1:

- a) son necesarios nuevas inspecciones o nuevos ensayos;
- b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo CE, con excepción de los anexos;
- c) han entrado en vigor nuevos requisitos con arreglo a lo dispuesto en cualquiera de los actos reglamentarios aplicables al tipo de vehículo homologado.

[...]»

- 10 En el mismo capítulo, el artículo 15 de la Directiva, rubricado «Disposiciones específicas sobre sistemas, componentes o unidades técnicas independientes», dispone en su apartado 2:

«La revisión será considerada una “extensión” si, además de lo dispuesto en el apartado 1:

- a) son necesarios nuevas inspecciones o nuevos ensayos;
- b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo CE, con excepción de los anexos;

c) han entrado en vigor nuevos requisitos con arreglo a lo dispuesto en cualquiera de los actos reglamentarios aplicables al sistema, componente o unidad técnica independiente homologados.

[...]»

11 El artículo 17 de la Directiva, relativo a la expiración de la validez de una homologación de tipo CE de vehículos, establece lo siguiente en su apartado 1:

«Una homologación de tipo CE para un vehículo dejará de ser válida en cualquiera de los siguientes casos:

[...]

b) cuando la fabricación del vehículo homologado cese definitivamente de manera voluntaria;

[...]»

12 El artículo 18 de esta Directiva, titulado «Certificado de conformidad», establece en su apartado 1, párrafo primero:

«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.»

13 El artículo 29 de dicha Directiva es del siguiente tenor:

«1. Cuando un Estado miembro determine que vehículos, componentes o unidades técnicas independientes nuevos, pese a cumplir con los requisitos que les sean de aplicación o pese a portar los marcados pertinentes, presentan riesgos graves para la seguridad vial u originan serios perjuicios para el medio ambiente o la salud pública, dicho Estado miembro podrá, durante un período máximo de seis meses, denegar la matriculación de dichos vehículos o la autorización para la venta y puesta en servicio dentro de su territorio de dichos vehículos, componentes y unidades técnicas independientes.

En tal caso, el Estado miembro en cuestión informará inmediatamente al fabricante, a los demás Estados miembros y a la Comisión, indicando los motivos en los que se basa su decisión y, en particular, si esta se produce como resultado de:

- lagunas de los actos reglamentarios pertinentes, o
- una aplicación incorrecta de los requisitos aplicables.

2. La Comisión consultará a las partes interesadas a la mayor brevedad y, en particular, a la autoridad de homologación que haya expedido la homologación de tipo, con el fin de preparar la decisión.

3. En el caso de que las medidas mencionadas en el apartado 1 se atribuyan a lagunas de los actos reglamentarios pertinentes, se adoptarán las medidas pertinentes como figura a continuación:

- por lo que respecta a las directivas particulares o reglamentos enumerados en la parte I del anexo IV, la Comisión los modificará de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2,
- por lo que respecta a Reglamentos de la CEPE, la Comisión propondrá los proyectos de modificaciones necesarias de los Reglamentos de la CEPE pertinentes de conformidad con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo de 1958 revisado.

4. En el caso de que las medidas mencionadas en el apartado 1 se atribuyan a una aplicación incorrecta de los requisitos aplicables, la Comisión tomará las medidas pertinentes para garantizar la conformidad con dichos requisitos.»

- 14 El artículo 30 de la Directiva marco, rubricado «Vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes con el tipo homologado», dispone:

«1. Cuando el Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo CE compruebe que determinados vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes acompañados de un certificado de conformidad o que lleven grabada la marca de homologación no se ajustan al tipo homologado, tomará las medidas necesarias, incluyendo, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según sea el caso, que se estén fabricando sean conformes al tipo homologado. La autoridad de homologación de ese Estado miembro advertirá a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de las medidas tomadas.

[...]

3. Cuando un Estado miembro demuestre que determinados vehículos, componentes o unidades técnicas independientes nuevos, acompañados de un certificado de conformidad o que llevan grabada la marca de homologación no se ajustan al tipo homologado, podrá solicitar del Estado miembro que concedió la homologación de tipo CE que compruebe si los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que estén siendo fabricados siguen ajustándose al tipo homologado. Cuando un Estado miembro reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias lo antes posible y en cualquier caso dentro de los seis meses siguientes a la fecha de solicitud.

4. La autoridad de homologación solicitará al Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo del sistema, componente, unidad técnica independiente o vehículo incompleto que tome las medidas necesarias para garantizar que los vehículos que se están fabricando sean conformes al tipo homologado en los siguientes casos:

- a) en un vehículo con homologación CE, cuando la no conformidad de este sea imputable exclusivamente a la no conformidad de un sistema, componente o unidad técnica independiente,
- b) en un vehículo con homologación multifásica, cuando la no conformidad del vehículo completado sea imputable exclusivamente a la no conformidad de un sistema, componente o unidad técnica independiente que forme parte del vehículo incompleto o de la del propio vehículo incompleto.

Cuando un Estado miembro reciba una solicitud de este tipo tomará las medidas necesarias —en colaboración, si procede, con el Estado miembro que haya presentado la solicitud— lo antes posible y en cualquier caso dentro de los seis meses siguientes a la fecha de solicitud. Cuando se determine que no hay conformidad, la autoridad de homologación del Estado miembro que concedió la homologación de tipo CE del sistema, componente o unidad técnica independiente o la homologación del vehículo incompleto tomará las medidas establecidas en el apartado 1.

[...]»

- 15 El artículo 32, apartados 1 y 2, de la misma Directiva establece:

«1. Cuando el fabricante que haya recibido una homologación de tipo CE deba llevar a cabo, en aplicación de lo dispuesto en un acto reglamentario o en la Directiva 2001/95/CEE [del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de diciembre de 2001, relativa a la seguridad general de los productos (DO 2002, L 11, p. 4)], la llamada a revisión de los vehículos ya vendidos, matriculados o puestos en servicio, debido a que algún sistema, componente o unidad técnica independientes instalados en dichos

vehículos, tanto si están debidamente homologados como si no, de conformidad con la presente Directiva, presentan un riesgo grave para la seguridad vial, la salud pública o la protección del medio ambiente, informará de ello inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación del vehículo.

2. El fabricante propondrá a la autoridad de homologación un conjunto de soluciones adecuadas para neutralizar los riesgos contemplados en el apartado 1. La autoridad de homologación comunicará sin demora las medidas propuestas a las autoridades de los otros Estados miembros.

Las autoridades competentes asegurarán la aplicación efectiva de las medidas en sus respectivos territorios.»

16 El artículo 45, apartado 5, de la Directiva marco es del siguiente tenor: «La presente Directiva no invalidará ninguna homologación de tipo CE concedida a vehículos de la categoría M1 con anterioridad al 29 de abril de 2009 ni impedirá la extensión de dichas homologaciones.»

17 El artículo 46 de esta Directiva, titulado «Sanciones», dispone que:

«Los Estados miembros determinarán las sanciones aplicables por el incumplimiento de lo dispuesto en la presente Directiva, en particular por la inobservancia de las prohibiciones contenidas o resultantes del artículo 31, y de lo dispuesto en los actos reglamentarios enumerados en la parte I del anexo IV y tomarán todas las medidas necesarias para su aplicación. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 29 de abril de 2009 y le notificarán lo antes posible toda ulterior modificación de las mismas.»

18 El anexo II de la Directiva marco, titulado «Definición de categorías y tipos de vehículos», precisa en su parte A, párrafo primero, que la categoría M1 se refiere a los «vehículos de ocho plazas como máximo (excluida la del conductor) diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros». La parte B de dicho anexo establece:

«1. Para los fines de la categoría M1:

Un “tipo” incluirá a los vehículos que no difieran entre sí en al menos los siguientes aspectos esenciales:

- el fabricante,
- designación del tipo realizada por el fabricante,
- aspectos esenciales de la fabricación y el diseño:
 - bastidor/suelo (diferencias obvias y fundamentales),
 - unidad motriz (combustión interna/eléctrica/híbrida).

Por “variante” de un tipo se entenderán los vehículos pertenecientes a un tipo que no difieran entre sí al menos en los siguientes aspectos esenciales:

- estilo de la carrocería (por ejemplo: berlina, con portón trasero, cupé, descapotable, familiar, multiuso),

- unidad motriz:
 - principio de funcionamiento (punto 3.2.1.1 del anexo III),
 - número y disposición de los cilindros,
 - diferencias de potencia superiores al 30 % (la mayor es superior a 1,3 veces la menor),
 - diferencias de cilindrada superiores al 20 % (la mayor es superior a 1,2 veces la menor),
- ejes de tracción (número, situación e interconexión),
- ejes directores (número y posición),

Por “versión” de una variante se entenderá el vehículo que consista en una combinación de los elementos que figuran en el expediente de homologación sujeta a los requisitos del anexo VIII.

[...]»

19 El anexo IV de la Directiva marco contiene, en particular, una lista de los actos reglamentarios que deben respetarse para la homologación CE de tipo de vehículo, entre los que figura, en la parte I, la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.

20 El anexo IX de la Directiva marco describe el contenido del certificado de conformidad CE. El punto 0 de este anexo dispone:

«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 comunitaria en el momento de su fabricación.

Asimismo, el certificado de conformidad permite que las autoridades competentes de los Estados miembros matriculen vehículos sin tener que pedir al solicitante que facilite documentación técnica adicional.

[...]»

21 El anexo X de la Directiva marco describe el procedimiento de conformidad de la producción, que tiene por objeto garantizar que cada vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente fabricados se ajuste al tipo homologado. De acuerdo con el punto 0, párrafo segundo, de este anexo, los procedimientos incluyen, de manera inseparable, la evaluación de los sistemas de gestión de la calidad y la verificación del objeto de la homologación y los controles relacionados con ambos productos.

22 El Reglamento (UE) 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46 (DO 2011, L 185, p. 30), modificó por completo la Directiva marco.

23 Los considerandos 3 y 4 de este Reglamento tienen el siguiente tenor:

«(3) La experiencia demuestra que los criterios actuales para determinar si un nuevo modelo de vehículo debe considerarse un nuevo tipo son demasiado vagos. Esta incertidumbre puede retrasar la aplicación de los nuevos requisitos establecidos en la legislación de la Unión Europea en materia de nuevos tipos de vehículos. Además, la experiencia pone de manifiesto que se puede eludir la legislación de la Unión en materia de series cortas dividiendo un tipo de vehículo en

varios subtipos en el marco de distintas homologaciones de tipo. Por consiguiente, el número de nuevos vehículos que puede ponerse en servicio en la Unión Europea con arreglo al régimen de series cortas puede exceder de lo permisible. Por tanto, conviene especificar qué características técnicas del vehículo van a utilizarse como criterio para determinar qué constituye un nuevo tipo.

- (4) Conforme a los principios que encierran las Comunicaciones de la Comisión tituladas “Plan de acción ‘Simplificar y mejorar el marco regulador’” [...] y “Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea” [...], conviene reconsiderar los criterios utilizados para definir las variantes y las versiones de un tipo de vehículo a fin de reducir la carga administrativa que soportan los fabricantes de vehículos. Además, esto aumentaría la transparencia del proceso de homologación de tipo para las autoridades competentes de los Estados miembros.»

- 24 De acuerdo con el artículo 3, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento n.º 678/2011, este se aplicará a los nuevos tipos de vehículos cuya homologación se conceda a partir del 29 de octubre de 2012. El artículo 2 de dicho Reglamento establece por otra parte que esta norma no invalidará ninguna homologación de tipo concedida antes del 29 de octubre de 2012 ni impedirá la extensión de dichas homologaciones.

Directiva 2001/95

- 25 A tenor del artículo 2 de la Directiva 2001/95:

«A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

- b) “producto seguro”: cualquier producto que, en condiciones de utilización normales o razonablemente previsibles, incluidas las condiciones de duración y, si procede, de puesta en servicio, instalación y mantenimiento, no presente riesgo alguno o únicamente riesgos mínimos, compatibles con el uso del producto y considerados admisibles dentro del respeto de un nivel elevado de protección de la salud y de la seguridad de las personas [...]

[...]

- d) “riesgo grave”: todo riesgo grave, incluidos aquellos cuyos efectos no son inmediatos, que exija una intervención rápida de las autoridades públicas;

[...]».

Derecho alemán

- 26 El artículo 7 de la Fahrzeugsgenehmigungsverordnung (Reglamento CE sobre la homologación de los vehículos), de 3 de febrero de 2011 (BGBl. 2011 I, p. I, p. 126), en su versión modificada por el artículo 4 del Reglamento de 19 de octubre de 2012 (BGBl. 2012 I, p. 2232), dispone lo siguiente en su apartado 1:

«La homologación de tipo CE expirará cuando nuevos requisitos que figuren en un acto reglamentario sean obligatorios para la matriculación, venta o puesta en servicio de los nuevos vehículos en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la [Directiva marco], y no sea posible actualizar la homologación. Expirará

asimismo cuando la fabricación del tipo de vehículo homologado cese definitivamente. El fabricante deberá notificar el cese de la fabricación al Kraftfahrt-Bundesamt [Oficina Federal de los vehículos de motor; en lo sucesivo, “KBA”]».

27 El artículo 25 de dicho Reglamento está redactado en los siguientes términos:

«(1) Cuando la KBA constata que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas no se ajustan al tipo homologado, podrá adoptar las medidas necesarias de conformidad con [la Directiva marco] aplicables en función del tipo, a fin de garantizar la conformidad de la fabricación con el tipo homologado.

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

(3) La KBA podrá suspender o retirar la homologación [de tipo], total o parcialmente, en particular cuando se demuestre que

1. los vehículos que disponen de un certificado de conformidad o los componentes o unidades técnicas que están cubiertos por una designación exigida no son conformes con el tipo homologado;
2. los vehículos que disponen de un certificado de conformidad o los componentes o unidades técnicas constituyen un riesgo grave para la seguridad vial, la salud pública y el medio ambiente;
3. el fabricante no dispone de un sistema eficaz para la vigilancia de la conformidad de la fabricación o no lo utiliza de la manera prevista,

o que

4. el titular de la homologación incumple las obligaciones relativas a dicha homologación.»

Antecedentes de hecho del litigio y el procedimiento administrativo previo al contencioso

- 28 En el año 2006 se adoptó la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, cuyo artículo 5, apartado 4, establece que los sistemas de aire acondicionado instalados en todos los tipos de vehículos homologados a partir del 1 de enero de 2011 deben utilizar un refrigerante con un potencial de calentamiento atmosférico que no sea superior a 150.
- 29 Mientras que, hasta aquel momento, los fabricantes de vehículos europeos utilizaban el refrigerante R134a, con un potencial de calentamiento atmosférico próximo a 1300, decidieron, en el año 2009, de acuerdo con un proceso de normalización internacional, utilizar el refrigerante que llevaba la referencia R1234yf, con un potencial de calentamiento atmosférico de 4.
- 30 Con ocasión de una interrupción del suministro del refrigerante R1234yf, provocada por la destrucción de los centros de producción durante el maremoto de Fukushima (Japón), la Comisión, en abril de 2012, informó a los Estados miembros de que, a la vista de que las circunstancias eran extraordinarias, no iniciaría los procedimientos de infracción por disconformidad de los vehículos con la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, al menos, mientras no estuviera disponible el refrigerante R1234yf, único refrigerante compatible con dicha Directiva, pero que esta moratoria no se prolongaría en ningún caso más allá del 31 de diciembre de 2012.

- 31 El 3 de marzo de 2011, el 8 de junio de 2011 y el 18 de octubre de 2012, la KBA, en su condición de autoridad alemana de homologación de tipo, concedió la homologación de los nuevos tipos de vehículos 246, 176 y 117, a petición de Daimler, declarándolos conformes con la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.
- 32 En el mes de septiembre de 2012, Daimler comunicó a las autoridades alemanas sus dudas respecto a la utilización del refrigerante R1234yf en los tipos de vehículos 246, 176 y 117. Dicha empresa reunió unos 700 vehículos para sustituir el refrigerante y expresó su intención de utilizar en los vehículos de esos tipos, también después de terminar la moratoria en enero de 2013, el refrigerante R134a en vez del refrigerante R1234yf, cuya utilización servía de base para la concesión de las homologaciones de tipo correspondientes. En noviembre de 2012, las autoridades alemanas solicitaron a la Comisión que no se aplicara lo dispuesto en la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, ya que era necesario comprobar nuevamente la seguridad del refrigerante R1234yf.
- 33 Entre el 1 de enero y el 26 de junio de 2013, Daimler comercializó 133 713 vehículos de los tipos 246, 176 y 117 equipados con un sistema de aire acondicionado que funcionaba con el refrigerante R134a.
- 34 El 3 de enero de 2013, la KBA instó a Daimler a exponer las medidas adoptadas por el fabricante respecto a la disconformidad de los tipos de vehículos 246, 176 y 117. En respuesta a este requerimiento, Daimler presentó el 15 de enero de 2013 un plan de acción cuyo objeto era encontrar una solución técnica antes del 15 de junio de 2013. El 4 de marzo de 2013, la KBA ordenó a Daimler que adoptara las medidas apropiadas para restablecer la conformidad, señalándole que, en caso de que no se subsanara la inobservancia de dicha conformidad, las homologaciones de tipo correspondientes serían retiradas a partir del 30 de junio de 2013.
- 35 El 26 de junio de 2013, Daimler comunicó a la KBA que había cesado definitivamente en la producción de los tipos 246, 176 y 117.
- 36 El 17 de mayo y el 3 de junio de 2013, la KBA estimó las solicitudes de Daimler de ampliación de la homologación del tipo de vehículo 245G, obtenida en el año 2008, es decir, antes de que fuera aplicable a otras variantes la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.
- 37 La Comisión envió a la República Federal de Alemania un escrito de solicitud de aclaraciones el 10 de junio de 2013 y, posteriormente, un escrito de requerimiento el 27 de enero de 2014. Reprochaba allí a las autoridades alemanas el que hubieran permitido, entre enero y junio de 2013, que 133 713 vehículos fueran fabricados y comercializados infringiendo la homologación de tipo determinante, que se hubiera eludido la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y que dichas autoridades no hubiera impuesto sanciones al fabricante.
- 38 La República Federal de Alemania respondió el 26 de marzo de 2014. Con respecto a los vehículos no conformes, dicho Estado miembro alegó las facultades de apreciación que la Directiva marco concede a las autoridades nacionales, así como el principio de proporcionalidad. Asimismo expuso que las indicaciones proporcionadas por Daimler permitían considerar que la utilización del refrigerante R1234yf suponía un peligro para la seguridad.
- 39 Por lo demás, según la República Federal de Alemania, la KBA estaba obligada a estimar favorablemente la solicitud de Daimler para la ampliación de la homologación del tipo 245G.
- 40 El 25 de septiembre de 2014, la Comisión envió un dictamen motivado a la República Federal de Alemania, en el que mantenía las imputaciones expuestas en el escrito de requerimiento. La Comisión instó a dicho Estado miembro a adoptar las medidas necesarias para atenerse al citado dictamen motivado en el plazo de dos meses a partir de su recepción.

- 41 La República Federal de Alemania respondió al dictamen mediante escrito de 25 de noviembre de 2014, en el que sustancialmente reiteraba los mismos argumentos esgrimidos en respuesta al escrito de requerimiento.
- 42 Al considerar insatisfactoria la respuesta de la República Federal de Alemania, la Comisión decidió interponer el presente recurso.

Sobre el recurso

Sobre el primer motivo de incumplimiento, basado en la infracción de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y de la Directiva marco, en particular, de los artículos 12 y 30 de esta última

Alegaciones de las partes

- 43 Mediante su primer motivo, la Comisión solicita que se declare la infracción de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y de la Directiva marco, en especial, de los artículos 12 y 30 de esta última, en la medida en que la República Federal de Alemania no adoptó las medidas necesarias para restablecer la conformidad de los vehículos de tipo 246, 176 y 117 con sus tipos homologados.
- 44 La Comisión recuerda que los artículos 12 y 30 de la Directiva marco establecen que el Estado miembro que haya homologado un tipo de vehículo deberá comprobar que los vehículos fabricados se ajustan al tipo homologado y que, si descubre que la producción o los nuevos vehículos fabricados se apartan de esa conformidad, tomará las medidas que garanticen dicha conformidad y, si procede, retirará la homologación de tipo, de tal modo que los vehículos producidos se ajusten al tipo homologado. La finalidad del artículo 12 de la Directiva marco y, en particular, de su apartado 3, así como del anexo X de la misma Directiva, no es solo establecer las medidas adecuadas para comprobar cualquier discrepancia con el procedimiento conforme de producción, sino también, en particular, preservar la conformidad de la producción garantizando la adopción de las medidas necesarias en caso de divergencias respecto a esa conformidad.
- 45 Según la Comisión, de la lectura conjunta del artículo 4, apartado 2, y del anexo IV de la Directiva marco, así como del artículo 5, apartado 4, de la Directiva sobre sistemas de aire acondicionado, se desprende que, en el presente asunto, los tipos de vehículo 246, 176 y 117 sólo podían obtener la homologación de tipo CE si el potencial de calentamiento atmosférico del refrigerante utilizado en sus sistemas de aire acondicionado era inferior a 150. Sin embargo, Daimler produjo nuevos vehículos de los tipos 246, 176 y 117 utilizando en sus sistemas de aire acondicionado un refrigerante cuyo potencial de calentamiento atmosférico era superior a 150, de tal modo que no se ajustaban al tipo de vehículo homologado.
- 46 La Comisión señala que las autoridades alemanas reconocieron que no estaban al corriente del hecho de que, entre el 1 de enero de 2013 y el 26 de junio de 2013, Daimler había comercializado 133 713 vehículos no conformes.
- 47 La Comisión alega que, además de esos 133 713 vehículos, Daimler siguió produciendo vehículos de los tipos 246, 176 y 117, sumando a esos vehículos el tipo 245G, un antiguo tipo de vehículo al que no se aplicaban los requisitos de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado. En este contexto, sostiene que, además de que sus sistemas de aire acondicionado utilizan el refrigerante R134a, los vehículos de las clases A, B y CLA que corresponden a la ampliación al tipo 245G son los mismos que corresponden a los vehículos homologados de los tipos 246, 176 y 117. Por lo tanto esa

institución considera que, en total, 800 000 vehículos disconformes con su homologación fueron comercializados durante el período comprendido entre el comienzo del año 2013 y el final del año 2016.

- 48 La Comisión reprocha a la República Federal de Alemania el no haber adoptado las medidas que garantizaran el restablecimiento de la conformidad con el tipo homologado, por ejemplo, la retirada de la homologación de tipo o la suspensión y reparación de los vehículos en cuestión.
- 49 En respuesta a la alegación de la República Federal de Alemania sobre las dudas respecto a la seguridad en la utilización del refrigerante R1234yf en los vehículos de los tipos 246, 176 y 117, la Comisión replica que, desde entonces, esas dudas se han demostrado infundadas. Además, para la valoración jurídica de las infracciones imputadas en el caso de autos, a su entender, importa poco saber si, de acuerdo con la información de que disponían, las autoridades alemanas debían considerar que la utilización de ese refrigerante implicaba peligro para la seguridad vial y la salud humana.
- 50 En efecto, a su entender, la Directiva marco no contempla excepciones que permitan a los Estados miembros ignorar los requisitos técnicos armonizados en caso de duda sobre su aptitud, sino que, en cambio, implica el deber incondicional de garantizar el respeto de todos los requisitos técnicos. En particular, sobre el artículo 30 de la Directiva marco, la Comisión alega que las consideraciones de proporcionalidad invocadas por la demandada no la dispensan de la obligación de adoptar las medidas necesarias contra Daimler, con objeto de restablecer la conformidad de los vehículos en cuestión con el tipo homologado.
- 51 La Comisión recuerda finalmente que, cuando los vehículos, pese a su conformidad con el tipo homologado, «presentan riesgos graves para la seguridad u originan serios perjuicios para el medio ambiente o la salud pública», el artículo 29 de la Directiva marco permite, con carácter excepcional, que el Estado miembro de que se trate deniegue la matriculación o autorización para la venta y puesta en servicio de dichos vehículos durante un período máximo de seis meses. No obstante, la República Federal de Alemania no siguió el procedimiento establecido a este respecto.
- 52 La República Federal de Alemania expone que, hacia finales del año 2012, Daimler y otras organizaciones, como el Verband der Automobilindustrie y la Deutsche Umwelthilfe, consideraron, basándose en las pruebas que efectuaron, que la utilización del nuevo refrigerante R1234yf en los vehículos implicaba un «riesgo cierto de seguridad». A su entender, tales ensayos, que afectaron también a otros tipos de vehículos distintos de los de Daimler, demostraron que, en determinadas situaciones, podía producirse una inflamación repentina y violenta de dicho refrigerante, que podía incendiar el vehículo y provocar una exposición sumamente tóxica al fluoruro de hidrógeno y al fluoruro de carbonilo, razón por la cual había que considerar que los pasajeros del vehículo y las personas que se encontraran cerca de este quedaban expuestas a un peligro mortal inmediato. Además, alega que otros fabricantes de automóviles compartían el mismo punto de vista y, durante el segundo trimestre del año 2012, habían convertido sus homologaciones para vehículos que contenían el nuevo refrigerante R1234yf en homologaciones más antiguas que permitían utilizar el refrigerante R134a.
- 53 En estas circunstancias, alega que la KBA debió de considerar, en esta fase, que los vehículos rellenos del nuevo refrigerante R1234yf presentaban un riesgo grave en el sentido del artículo 2, letra d), de la Directiva 2001/95, de tal modo que no se le podía reprochar el no haber impuesto a Daimler la conversión inmediata de los 133 713 vehículos no conformes con los tipos comercializados entre el 1 de enero de 2013 y el 26 de junio de 2013. Por lo tanto, en su opinión, la resolución efectuada por la KBA, consistente en llevar a cabo sus propios ensayos para poder adoptar después una decisión bien informada, se atiene perfectamente al principio de proporcionalidad y, por lo demás, fue considerada correcta por el Centro Común de Investigación (JRC) de la Unión a raíz de una inspección intensiva. Aun cuando los resultados de sus ensayos no aportaron pruebas suficientes para confirmar la existencia de un riesgo grave en el sentido de la Directiva 2001/95 y para exigir una acción inmediata,

se comprobaron no obstante algunas inflamaciones y exposiciones al fluoruro de hidrógeno, lo cual es, a su entender, un claro indicio de la persistencia de los problemas ligados a la utilización del refrigerante R1234yf en los sistemas de calefacción de vehículos de motor. Por imperativos de seguridad, la KBA, por lo tanto, recomendó encarecidamente que se prosiguieran los ensayos para poder evaluar con mayor precisión los posibles riesgos.

- 54 La República Federal de Alemania pone de relieve que, en siete ocasiones, la KBA instó a Daimler a restablecer la conformidad de esos 133 713 vehículos que no se ajustaban a los tipos y a elaborar las posibles soluciones técnicas para este fin. Mediante escrito de 20 de noviembre de 2015, Daimler señaló a la KBA las medidas de seguridad que tenía previstas para la utilización de un nuevo refrigerante en sus nuevos vehículos y, mediante escritos de 16 y 18 de diciembre de 2015, y de otros de 7 de marzo y 23 de septiembre de 2016, expuso las soluciones técnicas factibles para restablecer, mediante conversión, la conformidad con los tipos homologados de los 133 713 vehículos irregulares. Sin embargo, puesto que Daimler no había corregido estos vehículos al invocar el reparo de que no podría garantizar una calidad de montaje suficiente, la KBA, mediante un acto administrativo de 23 de marzo de 2017 impuso dicha medida de corrección. Al parecer, por su parte, Daimler interpuso recurso en vía administrativa contra este requerimiento, que está pendiente de resolución.
- 55 La República Federal de Alemania impugna la cifra de 800 000 vehículos alegada por la Comisión en su primer motivo, ya que este se refiere a los vehículos del tipo 245G.
- 56 La República Federal de Alemania niega haber infringido el artículo 12 de la Directiva marco. A su entender, este precepto no se refiere a la comprobación de los propios vehículos, sino a la comprobación de la existencia de medidas adecuadas para, acto seguido, garantizar la conformidad de esos vehículos con el tipo homologado. Considera que, en el caso de autos, no existe indicio alguno de que no haya funcionado el control de calidad efectuado por Daimler. Oponiéndose a lo que afirma la Comisión, entiende que la discrepancia en la conformidad no va acompañada automáticamente de una infracción de la comprobación del sistema de control de calidad. Por el contrario, la KBA fue informada con mucha antelación de que se observaba una discrepancia a partir del 1 de enero de 2013, debida al hecho de que se seguía utilizando el refrigerante R134a en vez del refrigerante prescrito, esto es, el R1234yf.
- 57 Del mismo modo, la República Federal de Alemania niega la imputación relativa a la infracción del artículo 30 de la Directiva marco. Según dicho Estado miembro, ese precepto atribuye expresamente facultades de carácter discrecional a los Estados miembros. La expresión «tomará las medidas necesarias» que contiene dicho artículo implica la presencia del principio de proporcionalidad y establece la necesidad de que los Estados miembros actúen de manera progresiva y únicamente retiren la homologación de tipo como último recurso, como se desprende, a su entender, de la expresión «incluyendo, cuando sea necesario», que figura en ese mismo precepto.
- 58 Asimismo, pone de relieve que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva marco no establece plazo alguno y que el plazo de cuatro meses que la KBA concedió a Daimler en su escrito de 4 de marzo de 2013 para adoptar las medidas necesarias a fin de restablecer la conformidad no era demasiado largo, habida cuenta del plazo de seis meses establecido en el mismo artículo 30, apartados 3 y 4.
- 59 La República Federal de Alemania alega que la retirada de la homologación anunciada por la KBA en ese escrito en caso de que el fabricante no obedeciera el mandamiento de restablecer la conformidad de los vehículos afectados con el tipo homologado antes del 30 de junio de 2013 no podía aplicarse, ya que Daimler había cesado definitivamente en la producción de esos vehículos antes de cumplirse dicho plazo. Por lo demás, considera que la Directiva marco no contiene regla alguna que especifique lo que debe hacerse con los vehículos producidos y comercializados hasta el momento de retirarse la homologación de tipo. El artículo 32 de dicha Directiva establece la revisión de los vehículos, pero únicamente cuando «presentan un riesgo grave para la seguridad vial, la salud pública o la protección del medio ambiente». En su opinión, sin embargo, no era esta la situación en el caso de autos.

Considera que la inobservancia de la conformidad no podía implicar un riesgo acrecentado para la seguridad vial y la salud pública, y que no hacía presagiar que una repercusión marginal en el medio ambiente, atendiendo a las disposiciones transitorias de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, que permitieron continuar utilizando el antiguo refrigerante en millones de vehículos nuevos hasta el final del período transitorio de seis años, cumplido el 31 de diciembre de 2016, y también en muchos vehículos como los autobuses urbanos, autocares y vehículos utilitarios no incluidos en el ámbito de aplicación de esta Directiva.

- 60 Según la República Federal de Alemania, ordenar la conversión inmediata de los vehículos en cuestión habría conducido, en la práctica y habida cuenta de la imposibilidad actual de una conversión como esa, a la inmovilización de esos vehículos, y habría ocasionado graves perjuicios económicos a los propietarios de dichos vehículos, con repercusiones en el mercado que habrían sufrido Daimler y las empresas vinculadas económicamente en el conjunto de la Unión.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 61 Deben examinarse sucesivamente los hechos imputados, la interpretación del artículo 12 de la Directiva marco, la del artículo 30 de esta Directiva y, finalmente, la alegación en su defensa invocada por la República Federal Alemana en lo relativo a la seguridad de los vehículos.
- 62 Los hechos que la Comisión imputa a la República Federal de Alemania se refieren, en concreto, a 133 713 vehículos no conformes con los tipos homologados 246, 176 y 117, comercializados por Daimler entre el 1 de enero y el 26 de junio de 2013, fecha en la cual dicha empresa comunicó a la KBA que había cesado definitivamente de producir dichos vehículos. En el primer motivo, la Comisión reprocha asimismo la comercialización de unos 800 000 vehículos que no se ajustaban a su homologación durante el período comprendido entre el inicio del año 2013 y el fin del año 2016. Como ha precisado la Comisión en su réplica, esta cifra de aproximadamente 800 000 vehículos se compone, por una parte, de los 133 713 vehículos que no se ajustan a los tipos homologados 246, 176 y 117 y, por otra parte, de vehículos que sí se ajustan a esos tipos, a los que se amplió el tipo 245G, un antiguo tipo de vehículo al que no eran aplicables los requisitos de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado. Estos últimos vehículos también son mencionados en el tercer motivo de la Comisión, mediante el que esa institución imputa a la demandada la elusión de la Directiva.
- 63 A este respecto, cabe señalar que la Comisión no puede imputar simultáneamente, en el primer motivo, el hecho de no haber producido dichos vehículos de conformidad con los tipos homologados 246, 176 y 117 y, en el tercer motivo, el hecho de haberlos producido utilizando la ampliación del tipo 245G.
- 64 Puesto que la Comisión no discute que, como Daimler indicó a la KBA, la producción de vehículos de los tipos homologados 246, 176 y 117 cesó definitivamente el 26 de junio de 2013, no es necesario tomar en consideración, al examinar el presente motivo, los vehículos distintos de los 133 713 vehículos que no se ajustan a dichos tipos homologados, y comercializados por Daimler hasta esa fecha.
- 65 La República Federal de Alemania no niega que esos 133 713 vehículos no se ajustaban a los tipos 246, 176 y 117, homologados después del 1 de enero de 2011, pues no estaban equipados con el refrigerante R1234yf declarado para esos tipos homologados, sino con un refrigerante cuyo potencial de calentamiento atmosférico era superior a 150, el nivel de referencia establecido en el artículo 5, apartado 4, de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado. No obstante, afirma que no incumplió las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 12 y del artículo 30 de la Directiva marco, pues, por una parte, la KBA fue informada de la discrepancia de conformidad desde finales del año 2012, lo cual, en su opinión, da cuenta del funcionamiento eficaz del sistema de control de calidad establecido en ese primer precepto, y que, por otra parte, el segundo precepto citado atribuye a los

Estados miembros facultades discrecionales. En el caso de autos, considera que la KBA actuó de manera proporcional, de conformidad con el tenor de ese precepto y con la necesidad de garantizar la seguridad y la salud de las personas, así como la protección del medio ambiente.

- 66 En cuanto al artículo 12 de la Directiva marco, el primer motivo de la Comisión se refiere, en lo esencial, al apartado 3 de dicho artículo, relativo a las medidas que los Estados miembros deberán adoptar en caso de que la producción de vehículos no se ajuste a la homologación de tipo, y no al apartado 1 de dicho artículo, relativo al control de las medidas adoptadas por las empresas para garantizar la conformidad de los vehículos con el tipo homologado.
- 67 En efecto, no se reprocha a la República Federal de Alemania el haber faltado al deber de comprobar la existencia de discrepancias de conformidad en la producción, sino el no haber adoptado las medidas necesarias para restablecer la conformidad de esta, mientras que, de acuerdo con dicho apartado 3, un Estado miembro que ha concedido una homologación CE de tipo y comprueba que las medidas relativas a la conformidad de la producción no se aplican, se apartan significativamente de las medidas aprobadas o han dejado de aplicarse, aun cuando la producción no haya terminado «adoptará las medidas necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo» para garantizar que la conformidad del procedimiento de producción se cumple correctamente.
- 68 Debe señalarse que el artículo 30, apartado 1, de la Directiva marco también establece que, cuando un Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo CE compruebe que determinados vehículos acompañados de un certificado de conformidad no se ajustan al tipo que ha homologado «tomará las medidas necesarias, incluyendo, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de tipo» para garantizar que los vehículos sean conformes al tipo homologado.
- 69 A este respecto, se desprende del tenor de estos preceptos que dejan a los Estados miembros ciertas facultades discrecionales para decidir las medidas necesarias con el fin de lograr que los vehículos sean ajustados al tipo homologado.
- 70 Por otra parte, se desprende de la Directiva marco que no cabe excluir que un tipo homologado presente riesgos graves que no se descubran hasta después de la homologación. De este modo, el artículo 29 de la Directiva establece que un Estado miembro puede denegar la inmatriculación, o la autorización para la venta o puesta en servicio en su territorio de nuevos vehículos, componentes o unidades independientes cuando considere que presentan riesgos graves para la seguridad vial u originan sendos perjuicios para el medio ambiente o la salud pública, aun cuando cumplan los requisitos aplicables. Asimismo, el artículo 32 de la Directiva menciona la llamada a revisión de vehículos ya vendidos, matriculados o puestos en servicio, debido a que uno o varios sistemas, componentes o unidades técnicas independientes instalados en dichos vehículos, tanto si están debidamente homologadas conforme a la Directiva marco como si no, presentan un riesgo real para la seguridad vial, la salud pública o la protección del medio ambiente.
- 71 Por analogía, en los artículos 12 y 30 de la Directiva marco, cuando, como en el caso de autos, el fabricante informa a las autoridades del Estado miembro de que se trata de que existen discrepancias en la conformidad con el tipo homologado y de que esa discrepancia se debe a la presentación, por parte de dicho fabricante, de elementos objetivos fiables y rigurosos que demuestran la existencia, en caso de cumplimiento de los requisitos aplicables, de un riesgo grave para la seguridad y salud de las personas o para el medio ambiente, dichas autoridades están legitimadas para no imponer inmediatamente la revisión y conversión de los vehículos afectados, a no retirar de inmediato la homologación de tipo de que se trate, y a efectuar su propia evaluación de esos riesgos antes de imponer, en caso necesario, esa revisión y esa conversión, o incluso la citada retirada.

- 72 Al igual que establecen los artículos 29 y 32 de la Directiva marco, corresponde no obstante a dicho Estado miembro informar inmediatamente a la Comisión y a los otros Estados miembros del riesgo grave de que ha tenido conocimiento y, en caso necesario, de las medidas propuestas por el fabricante para neutralizar el riesgo de que se trate.
- 73 No obstante, si como resultado de esa valoración resulta que el riesgo grave invocado no se ha demostrado, corresponde entonces a dicho Estado miembro adoptar a la mayor brevedad las medidas necesarias para garantizar que se restablezca la conformidad de los vehículos en cuestión con el tipo homologado.
- 74 En efecto, puesto que el procedimiento de homologación establecido en la Directiva marco se basa, como indica su considerando 2, en el principio de armonización total, las facultades discrecionales atribuidas a los Estados miembros de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 12 y 30 de la Directiva marco no pueden permitirles que ellos mismos valoren la necesidad de alcanzar dicho objetivo de conformidad.
- 75 Como ha señalado el Abogado general en el punto 67 de sus conclusiones, permitir a los Estados miembros evaluar por sí mismos la necesidad de alcanzar dicho objetivo de conformidad privaría de cualquier efecto útil al sistema armonizado de homologación definido por la Directiva marco en relación los actos reglamentarios.
- 76 A este respecto, puede aún señalarse, con carácter orientativo, que el artículo 30, apartado 3, de la Directiva marco establece que, en caso de que un Estado miembro presente una solicitud de comprobación de la conformidad, el Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo CE está obligado a adoptar las medidas que se impondrán en cualquier caso en los seis meses posteriores a la fecha de esa solicitud. Asimismo, el artículo 30, apartado 4, de la Directiva marco establece, en las condiciones que contempla, la aplicación de un plazo máximo también de seis meses.
- 77 En el caso de autos, se desprende del expediente remitido al Tribunal de Justicia que las autoridades alemanas estuvieron continuamente en contacto con la Comisión.
- 78 No obstante, procede señalar que dichas autoridades reaccionaron con retraso a la disconformidad de los vehículos de los tipos 246, 176 y 117 con sus tipos homologados. En efecto, las dudas de Daimler relativas a la seguridad del refrigerante R1234yf les fueron comunicadas en septiembre de 2012. Por su parte, la Comisión solicitó información el 10 de junio de 2013 y envió un requerimiento el 27 de enero de 2014 y un dictamen motivado el 25 de septiembre de 2014. Pues bien, se desprende del expediente remitido al Tribunal de Justicia que, desde el 8 de octubre de 2013, las autoridades alemanas, tras una primera fase de ensayos, habían comprobado que no había probabilidades significativas de que se verificaran los riesgos graves para la salud y la seguridad de las personas, ni para el medio ambiente, invocados por Daimler. Además, dichas autoridades admiten que, mediante un escrito del 20 de noviembre de 2015, Daimler confirmó que había encontrado medidas de seguridad para la utilización de un nuevo refrigerante en sus nuevos vehículos y que, desde diciembre de 2015, Daimler había explicado soluciones técnicas factibles para restablecer, mediante conversión, la conformidad con los tipos homologados de los 133 713 vehículos no conformes. Sin embargo, no fue hasta el 23 de marzo de 2017 cuando la KBA, mediante acto administrativo, conminó al fabricante Daimler a cumplir con dicha conformidad, mediante conversión, de los citados 133 713 vehículos, esto es, más de dos años después de terminar el plazo de dos meses indicado en este dictamen motivado.
- 79 Atendiendo a este conjunto de datos, procede señalar que la República Federal de Alemania, al no haber adoptado, dentro del plazo establecido en el dictamen motivado las medidas necesarias para restablecer la conformidad con sus tipos homologados de los 133 713 vehículos de los tipos 246, 176 y 117 comercializados por Daimler entre el 1 de enero de y el 26 de junio de 2013, pues no estaban equipados con el refrigerante R1234yf declarado para esos tipos homologados, sino con un refrigerante cuyo potencial de calentamiento atmosférico era superior a 150, con infracción del límite

máximo establecido en el artículo 5, apartado 4, de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de esta última Directiva y de los artículos 12 y 30 de la Directiva marco.

Sobre el segundo motivo de incumplimiento, basado en la infracción de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y de la Directiva marco, en particular, de los artículos 46, 5 y 18 de esta última

Alegaciones de las partes

- 80 Mediante su segundo motivo, la Comisión solicita que se declare la infracción de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y de la Directiva marco, en particular, de lo dispuesto en su artículo 46, en relación con los artículos 5 y 18 de esta, ya que la República Federal de Alemania no adoptó las medidas necesarias para ejecutar las sanciones.
- 81 Comisión alega en su demanda que Daimler no respetó lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva marco, de acuerdo con el cual el fabricante queda obligado a velar por que se respeten de forma duradera todos los requisitos que hayan condicionado la homologación del tipo de vehículo correspondiente. Según dicha institución, desde enero de 2013, Daimler producía y comercializaba vehículos de los tipos 246, 176 y 117, cuyos sistemas de aire acondicionado, no ajustados a la homologación de sus tipos, funcionan con un refrigerante cuyo potencial de calentamiento atmosférico supera el valor máximo autorizado en el artículo 5, apartado 4, de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.
- 82 Asimismo aduce que Daimler infringió lo dispuesto en el artículo 18 de la Directiva marco, en relación con el anexo IX de la misma Directiva, que obliga a los fabricantes a entregar un certificado de conformidad para cada vehículo fabricado conforme al tipo de vehículo homologado, un certificado que, como resulta del anexo IX de la Directiva marco, es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizar a este que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación de la Unión vigente en el momento de su fabricación. Al parecer, puesto que, desde enero de 2013, los tipos 246, 176 y 117 ya no se habían fabricado de conformidad con la homologación de su tipo respectivo, la declaración de Daimler que figuraba en el certificado de conformidad no correspondía a la realidad.
- 83 Al no sancionar a Daimler, a su entender, la República Federal de Alemania infringió el artículo 46 de la Directiva marco, que establece que los Estados miembros deben determinar, en su respectivo Derecho nacional, sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, aplicables en caso de inobservancia por parte de los fabricantes de lo dispuesto en esta Directiva.
- 84 En su escrito de defensa, la República Federal de Alemania alega que solo en caso de que se ordenara el restablecimiento de la conformidad de los vehículos afectados y Daimler no respetara ese mandamiento sería posible acordar sanciones. En la vista, la República Federal de Alemania precisó que la KBA impuso en el año 2017 una medida de restablecimiento de la conformidad, que Daimler impugnó ese mandamiento y que todavía se está tramitando el procedimiento administrativo para examinar el recurso. Según la República Federal de Alemania, no hay infracción del artículo 46 de la Directiva marco, por cuanto no es posible imponer sanción alguna antes de que concluya dicho procedimiento administrativo.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 85 La República Federal de Alemania no niega que Daimler incumplió sus obligaciones de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5 y 18 de la Directiva marco. No obstante, considera que el incumplimiento de sus obligaciones por parte de Daimler no debe ser sancionado de manera autónoma, sino únicamente en la medida en que es consecuencia de que no se ejecutaron las medidas para restablecer la conformidad en virtud de los artículos 12 y 30 de la Directiva marco.
- 86 A este respecto, mientras que los artículos 12 y 30 de la Directiva marco tratan de las obligaciones impuestas a los Estados miembros para garantizar la conformidad de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con los tipos homologados, sus artículos 5 y 18 se refieren a las obligaciones de los fabricantes. Estos son responsables, en efecto, de todos los aspectos, en concreto, del proceso de conformidad de la producción y de la entrega de un certificado de conformidad con cada vehículo fabricado en consonancia con el tipo de vehículo homologado. En cuanto al artículo 46 de la Directiva marco, dispone que los Estados miembros determinarán las sanciones aplicables en caso de inobservancia de lo dispuesto en esta Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para su ejecución mediante sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- 87 Como ha señalado el Abogado General en el punto 95 de sus conclusiones, el artículo 46 de la Directiva marco persigue objetivos distintos de los de los artículos 12 y 30. En efecto, estos artículos protegen el cumplimiento de los requisitos técnicos contenidos en los actos reglamentarios, mientras que dicho artículo 46 persigue principalmente el objetivo del establecimiento y funcionamiento de un mercado interior caracterizado por una competencia leal entre los fabricantes. Además de este objetivo, las sanciones previstas en el artículo 46 de la Directiva marco deben asimismo garantizar que el comprador de un vehículo esté en posesión de un certificado de conformidad que le permita, de acuerdo con el anexo IX de esta Directiva, matricularlo en cualquier Estado miembro sin necesidad de proporcionar documentación técnica adicional.
- 88 En cualquier caso, como se ha señalado en el apartado 79 de la presente sentencia, se ha comprobado que la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de lo dispuesto en los artículos 12 y 30 de la Directiva marco, al no haber adoptado las medidas necesarias para restablecer la conformidad de los vehículos de los tipos 246, 176 y 117 a sus tipos respectivos homologados dentro del plazo establecido en el dictamen motivado.
- 89 Por lo tanto, debe estimarse el segundo motivo de incumplimiento de la Comisión, y declarar que la República Federal de Alemania ha infringido lo dispuesto en la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y en el artículo 46 de la Directiva marco, en relación con los artículos 5 y 18 de esta, al no haber adoptado las medidas necesarias para ejecutar las sanciones contempladas en dicho artículo 46 dentro del plazo establecido en el dictamen motivado, con objeto de que los fabricantes respeten lo señalado en los artículos 5 y 18 de la Directiva marco, relativos a la conformidad de la producción y a la entrega de un certificado de conformidad.

Sobre el tercer motivo de incumplimiento, basado en la infracción de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y de la Directiva marco y, más concretamente, en la elusión de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado

Alegaciones de las partes

- 90 Mediante su tercer motivo, la Comisión solicita que se declare la infracción de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, pues aduce que la República Federal de Alemania eludió esta directiva al aceptar, el 17 de mayo de 2013, una solicitud de Daimler cuyo objeto era que se ampliara la homologación del tipo de vehículos existente 245G a otros vehículos a los que ya se había concedido otra homologación de tipo en la que se aplican los nuevos requisitos de esta Directiva.
- 91 Explica que, de conformidad con el artículo 14 de la Directiva marco, un tipo homologado puede ampliarse a otros vehículos que se distingan del tipo homologado en origen, cuando dichos vehículos, por una parte, reúnan los requisitos jurídicos que estaban vigentes para conceder la homologación de tipo original y, por otra parte, sean tan similares al tipo homologado en origen que puedan considerarse pertenecientes a ese tipo con arreglo a los criterios establecidos en la parte B del anexo II de la Directiva marco.
- 92 Según la Comisión, no estamos en el caso de autos ante tal extensión del tipo 245G. En su opinión, el tipo 245G, homologado en el año 2008, es decir, en un momento en que la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado no era aplicable, se extendió a vehículos que ya habían sido homologados y fabricados como tipos 246, 176 y 117, es decir, en un momento en que esa Directiva era aplicable. Sin embargo, alega que el artículo 6, apartado 6, de la Directiva establece que un tipo ya homologado no puede serlo de nuevo. Por consiguiente, considera que la sustitución de los tipos homologados 246, 176 y 117, simulada como una extensión del tipo 245G, implica eludir el Derecho de la Unión.
- 93 La República Federal de Alemania pone de relieve que la validez de las homologaciones de los tipos 246, 176 y 117 caducó en el momento en que la empresa cesó en la producción de los tipos litigiosos, el 26 de junio de 2013. En su opinión, el tipo de vehículo 245G, a partir de mayo de 2013, se extendió, dentro de las limitaciones legales, a otras variantes que utilizaban el antiguo refrigerante.
- 94 Alega asimismo que la Directiva marco da una definición flexible del «tipo de vehículo». Señala también que el anexo II de la Directiva marco permite expresamente al fabricante determinar por sí mismo el ámbito de un tipo de vehículo y, por ello, el alcance de la homologación de tipo, respetando los límites de las características que definen cada tipo. Para reforzar su argumentación se refiere al Reglamento n.º 678/2011 que, a fin de subsanar la falta de precisión de los criterios de la Directiva marco, modificó esta para redefinir los conceptos de «homologación de tipo» y de «extensión», y para precisar los criterios utilizados para determinar si un nuevo modelo de vehículo debería ser considerado un nuevo tipo.
- 95 Dicho Estado miembro considera que la Comisión equipara de manera simplista e incorrecta el concepto de «serie» o de «clase», es decir, en particular, la clase A, la clase B y la nueva clase B, utilizado en marketing, con la homologación de tipo. Los vehículos fabricados a partir del 26 de junio de 2013 en las clases A, B y CLA basadas en el tipo de vehículo 245G son diferentes, a su entender, de los antiguos tipos 246, 176 y 117, no solo por la denominación correspondiente a su tipo, sino también por varios detalles técnicos y por las homologaciones de los sistemas.
- 96 En cuanto a la observancia de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, la República Federal de Alemania recuerda que esta Directiva establece expresamente un período transitorio hasta el 1 de enero de 2017, durante el cual las nuevas matriculaciones que utilizaran el refrigerante antiguo

podían efectuarse de acuerdo con antiguas recepciones de tipo extendidas. Concluye que los hechos del litigio en cuestión no pueden calificarse como elusión ilegal de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 97 Mediante su tercer motivo, la Comisión reprocha esencialmente a la República Federal de Alemania el haber eludido lo prescrito en la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y haber infringido lo dispuesto en la Directiva marco al estimar, el 17 de mayo de 2013, una solicitud de Daimler cuyo objeto era que la homologación del tipo de vehículos existente 245G se extendiera a vehículos que, según dicha institución, ya habían sido homologados previamente como tipos 246, 176 y 117. La República Federal Alemana alega que esos vehículos no eran idénticos.
- 98 A este respecto, como ha señalado el Abogado General en el punto 112 de sus conclusiones, la Comisión solo se refiere a las denominaciones comerciales de los vehículos producidos por Daimler. Además, no aporta en su demanda pruebas materiales de que las características técnicas de los vehículos para los que se concedió la extensión del tipo 245G y que se produjeron después del 26 de junio de 2013 fueran idénticas a los tipos 246, 176 y 117.
- 99 Asimismo, como ha señalado el Abogado General en los puntos 113 y 114 de sus conclusiones, la normativa aplicable en el caso de autos concede cierto margen de acción al fabricante. En efecto, se desprende del texto de la Directiva marco y, en especial, de su anexo II, que el constructor puede determinar por sí mismo el alcance de un tipo de vehículo. Además, como resulta del capítulo V de esta Directiva, esta autoriza la extensión de antiguas homologaciones de tipo. La interpretación en sentido amplio de la Directiva marco se ve corroborada por el considerando 3 del Reglamento n.º 678/2011, que la modificó, según el cual «la experiencia demuestra que los criterios actuales para determinar si un nuevo modelo de vehículo debe considerarse un nuevo tipo son demasiado vagos».
- 100 Se desprende de estos datos que la Comisión no ha aportado, a este respecto, pruebas suficientes que fundamenten su tercer motivo.
- 101 Además, la Comisión alega, en esencia, que la finalidad de la extensión prevista en el artículo 14, apartado 2, de la Directiva marco se opone a que un fabricante se sustraiga a la aplicación de las disposiciones jurídicas vigentes para los vehículos de tipos nuevos homologados mediante la extensión a, los vehículos matriculados por primera vez, de otro tipo de vehículo homologado antes de la entrada en vigor de dichas disposiciones. Tal extensión podría frustrar el objetivo de la Directiva marco de garantizar que los vehículos matriculados por primera vez respondan a un nivel elevado de seguridad y de protección del medio ambiente.
- 102 A este respecto, debe señalarse que del artículo 14, apartado 2, de la Directiva marco se desprende que cabe hablar de extensión de un tipo de vehículo homologado cuando son necesarios nuevas inspecciones o nuevos ensayos, cuando ha cambiado cualquiera de los datos que constan en el certificado de homologación de tipo CE y la ficha de recepción de tipo y cuando entren en vigor nuevos requisitos técnicos armonizados aplicables a los vehículos homologados de que se trate.
- 103 Pues bien, como ha observado el Abogado General en el punto 121 de sus conclusiones, no resulta del artículo 14 ni de ninguna otra norma del sistema uniformizado de que se trata que la extensión solicitada deba obedecer a un progreso técnico desde la perspectiva de la consecución de los objetivos de la directiva marco relativos a la seguridad y a la protección del medio ambiente.
- 104 Por añadidura, el artículo 5, apartado 5, de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado establece expresamente un período transitorio hasta el 1 de enero de 2017, durante el cual las nuevas matriculaciones de vehículos que utilizaran el nuevo refrigerante todavía podían realizarse a partir de

antiguas homologaciones de tipo extendidas, mientras que los requisitos técnicos en cuestión ya estaban vigentes desde el 1 de enero de 2011 para las nuevas homologaciones. Por lo tanto, como ha señalado el Abogado General en el punto 123 de sus conclusiones, esa Directiva adopta un enfoque gradual.

105 En consecuencia, no puede deducirse de lo anterior que la extensión de la homologación solicitada por Daimler y concedida por la KBA no fuera compatible con la Directiva marco ni con la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.

106 Por consiguiente, la Comisión no ha demostrado que la República Federal de Alemania haya infringido lo dispuesto en la Directiva marco ni que haya permitido a Daimler eludir la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado.

107 De cuanto precede se deduce que el tercer motivo de incumplimiento de la Comisión es infundado.

108 Por cuanto antecede, debe declararse que la República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben:

- con arreglo a la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y a los artículos 12 y 30 de la Directiva marco, al no haber adoptado dentro del plazo establecido en el dictamen motivado las medidas necesarias para restablecer la conformidad con sus respectivos tipos homologados de los 133 713 vehículos de los tipos 246, 176 y 117, comercializados por Daimler entre el 1 de enero y el 26 de junio de 2013, pues no estaban equipados con el refrigerante R1234yf declarado para esos tipos homologados, sino con un refrigerante cuyo potencial de calentamiento atmosférico era superior a 150, con infracción del límite máximo establecido en el artículo 5, apartado 4, de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado, y
- en virtud de la Directiva sobre los sistemas de aire acondicionado y de lo dispuesto en el artículo 46, en relación con los artículos 5 y 18 de la Directiva marco, al no haber adoptado las medidas necesarias para la ejecución de las sanciones contempladas en el artículo 46 de esta segunda Directiva dentro del plazo establecido en el dictamen motivado, con objeto de que los fabricantes respeten lo dispuesto en los artículos 5 y 18 de la misma Directiva, relativos a la conformidad de la producción y a la entrega de un certificado de conformidad.

109 Procede desestimar el recurso en todo lo demás.

Costas

110 A tenor del artículo 138, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.

111 En el caso de autos, la Comisión y la República Federal de Alemania han solicitado respectivamente que se condene en costas a la otra parte.

112 El artículo 138, apartado 3, del citado Reglamento establece que, si se estimase que las circunstancias del caso lo justifican, el Tribunal de Justicia podrá decidir que una de las partes cargue, además de con sus propias costas, con una porción de las costas de la otra parte. En el caso de autos, con arreglo a dicha disposición, procede resolver que la República Federal de Alemania cargue con sus propias costas y con la mitad de las costas de la Comisión.

113 La Comisión cargará con la mitad de sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) decide:

1) La República Federal de Alemania ha incumplido las obligaciones que le incumben:

- con arreglo a la Directiva 2006/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las emisiones procedentes de sistemas de aire acondicionado en vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo, y a los artículos 12 y 30 de la Directiva 2007/46/CE 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), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 371/2010 de la Comisión, de 16 de abril de 2010, al no haber adoptado dentro del plazo establecido en el dictamen motivado las medidas necesarias para restablecer la conformidad con sus tipos homologados de los 133 713 vehículos de los tipos 246, 176 y 117 comercializados por Daimler AG entre el 1 de enero y el 26 de junio de 2013, pues no estaban equipados con el refrigerante R1234yf declarado para estos tipos homologados, sino con un refrigerante cuyo potencial de calentamiento atmosférico era superior a 150, con infracción del límite máximo establecido en el artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2006/40, y
- con arreglo a la Directiva 2006/40 y a lo dispuesto en el artículo 46, en relación con los artículos 5 y 18 de la Directiva 2007/46, en su versión modificada por el Reglamento n.º 371/2010, al no haber adoptado las medidas necesarias para la ejecución de las sanciones contempladas en el citado artículo 46 de la Directiva 2007/46 dentro del plazo establecido en el dictamen motivado, con objeto de que los fabricantes respeten lo dispuesto en los artículos 5 y 18 de la misma Directiva, relativos a la conformidad de la producción y a la entrega de un certificado de conformidad.

2) Desestimar el recurso en todo lo demás.

3) La República Federal de Alemania cargará con sus propias costas y con la mitad de las costas de la Comisión Europea.

4) La Comisión Europea cargará con la mitad de sus propias costas.

Firmas