



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 14 de julio de 2022\*

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Homologación de tipo de los vehículos de motor — Artículo 5, apartado 2 — Dispositivo de desactivación — Vehículos de motor — Motor diésel — Sistema de control de las emisiones — *Software* integrado en la unidad de control del motor — Válvula de recirculación de gases de escape (válvula EGR) — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) limitada por una “ventana de temperaturas” — Prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones — Artículo 5, apartado 2, letra a) — Excepción a dicha prohibición — Protección de los consumidores — Directiva 1999/44/CE — Venta y garantías de los bienes de consumo — Artículo 2, apartado 2, letra d) — Concepto de “bienes que 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” — Vehículo que ha recibido la homologación de tipo CE — Artículo 3, apartado 6 — Concepto de “falta de conformidad de escasa importancia”»

En el asunto C-145/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), mediante resolución de 17 de marzo de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 24 de marzo de 2020, en el procedimiento entre

**DS**

y

**Porsche Inter Auto GmbH & Co KG,**

**Volkswagen AG,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, el Sr. L. Bay Larsen, Vicepresidente, el Sr. A. Arabadjiev, las Sras. A. Prechal y K. Jürimäe, el Sr. C. Lycourgos y la Sra. I. Ziemele, Presidentes de Sala, y los Sres. M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (Ponente), N. Piçarra y N. Wahl, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

\* Lengua de procedimiento: alemán.

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de DS, por el Sr. M. Poduschka, Rechtsanwalt;
- en nombre de Porsche Inter Auto GmbH & Co KG y de Volkswagen AG, por los Sres. H. Gärtner, F. Gebert y F. Gonsior, la Sra. C. Harms, los Sres. N. Hellermann y F. Kroll, la Sra. M. Lerbinger, el Sr. S. Lutz-Bachmann, la Sra. L.-K. Mannefeld, los Sres. K.-U. Opper, H. Posser y J. Quecke, la Sra. K. Schramm, los Sres. P. Schroeder, W. F. Spieth y J. von Nordheim, la Sra. K. Vorbeck y los Sres. B. Wolfers y B. Wollenschläger, Rechtsanwälte;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller y D. Klebs, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Huttunen, M. Noll-Ehlers y N. Ruiz García, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de septiembre de 2021;

dicta la siguiente

### Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1), y de los artículos 2, apartado 2, letra d), y 3, apartado 6, 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 (DO 1999, L 171, p. 12).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre, por una parte, DS y, por otra, Porsche Inter Auto GmbH & Co KG y Volkswagen AG, relativo a una pretensión dirigida a obtener la anulación de un contrato de compraventa de un vehículo de motor equipado con un *software* que reduce la recirculación de los gases contaminantes del vehículo en función, en particular, de la temperatura detectada.

## Marco jurídico

### *Derecho de la Unión*

#### *Directiva 1999/44*

- 3 La Directiva 1999/44 fue derogada por la Directiva (UE) 2019/771 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), con efectos de 1 de enero de 2022. Habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal, la Directiva 1999/44 era no obstante aplicable a este.
- 4 Los considerandos 1 y 10 a 12 de la Directiva 1999/44 tenían el siguiente tenor:
- «(1) Considerando que los apartados 1 y 3 del artículo 153 del Tratado 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];
- [...]
- (10) Considerando que, en caso de que el producto no sea conforme al contrato, los consumidores deben tener derecho a que los bienes se conformen a él sin cargo alguno, pudiendo elegir entre su reparación y su sustitución o, en su defecto, obtener una reducción del precio o la resolución del contrato;
- (11) Considerando que el consumidor podrá en primer lugar exigir al vendedor la reparación o la sustitución del bien salvo si ello resulta imposible o desproporcionado; que deberá determinarse de forma objetiva si esta forma de saneamiento es desproporcionada o no; que una forma de saneamiento es desproporcionada cuando impone gastos que no son razonables en comparación con otras formas de saneamiento; que para determinar si los gastos no son razonables, los correspondientes a una forma de saneamiento deben ser considerablemente más elevados que los gastos correspondientes a la otra;
- (12) Considerando que cuando exista una falta de conformidad el vendedor siempre podrá proponer al consumidor, como solución, cualquier forma de saneamiento; que el consumidor deberá decidir si acepta o rechaza esta propuesta».
- 5 El artículo 1, apartado 2, letra f), de esta Directiva establecía:
- «A efectos de la presente Directiva se entenderá por:
- [...]
- f) “reparación”: en caso de falta de conformidad, poner el bien de consumo en un estado que sea conforme al contrato de venta.»

6 El artículo 2 de dicha Directiva, titulado «Conformidad con el contrato», disponía en sus apartados 1 a 3:

«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.»

7 El artículo 3 de la misma Directiva, titulado «Derechos del consumidor», tenía el siguiente tenor:

«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.

4. La expresión “sin cargo alguno” utilizada en los apartados 2 y 3 se refiere a los gastos necesarios realizados para subsanar la falta de conformidad de los bienes con el contrato, especialmente los gastos de envío, así como los costes relacionados con la mano de obra y los materiales.

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.»

*Reglamento n.º 715/2007*

8 A tenor de los considerandos 1 y 4 a 7 del Reglamento n.º 715/2007:

«(1) [...] deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones, para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.

[...]

(4) [...] es necesario seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (transporte aéreo, marítimo y terrestre), de los hogares y de los sectores energético, agrícola e industrial para poder alcanzar los objetivos de la UE en materia de calidad del aire. En este contexto, la reducción de las emisiones de los vehículos debe abordarse como parte de una estrategia global. Las normas Euro 5 y Euro 6 son una de las medidas encaminadas a reducir las emisiones de partículas y precursores de ozono como los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos.

(5) La realización de los objetivos de la UE en materia de calidad del aire requiere un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. [...]

- (6) En particular, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se requiere una reducción considerable de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos diésel. [...]
- (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.»

9 El artículo 1, apartado 1, de este Reglamento establece:

«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.»

10 El artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento dispone que:

«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».

11 El artículo 4, apartados 1 y 2, del mismo Reglamento tiene la siguiente redacción:

«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. [...]

[...]»

12 El artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007 dispone:

«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;

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.»

13 El anexo I de este Reglamento, titulado «Límites de emisiones», establece, en particular, los valores límite de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

#### *Reglamento (CE) n.º 692/2008*

14 El Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento n.º 715/2007 (DO 2008, L 199, p. 1), fue modificado por el Reglamento (UE) n.º 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011 (DO 2011, L 158, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 692/2008»). Con efectos de 1 de enero de 2022, el Reglamento n.º 692/2008 fue derogado por el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento n.º 715/2007, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento n.º 692/2008 (DO 2017, L 175, p. 1). Sin embargo, habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal, el Reglamento n.º 692/2008 era aplicable a este.

15 El artículo 10 del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Dispositivos anticontaminantes», establecía en su apartado 1:

«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 (CE) 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/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)], 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.

[...]»

16 El anexo I del Reglamento n.º 692/2008, titulado «Disposiciones administrativas sobre la homologación CE», disponía 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:

a) Convertidores catalíticos y filtros de partículas:

[...]

[...]

c) EGR:

con o sin

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

[...]»

*Directiva 2007/46*

17 La Directiva 2007/46, en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 1229/2012 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012 (DO 2012, L 353, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 2007/46»), fue derogada por el Reglamento (UE) 2018/858 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), con efectos de 1 de septiembre de 2020. Sin embargo, habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal, dicha Directiva era aplicable a este.

18 A tenor del considerando 3 de la citada 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.»

19 El artículo 1 de la misma Directiva, titulado «Objeto», indicaba 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.»

20 El artículo 3 de la Directiva 2007/46, titulado «Definiciones», establecía 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».

21 El artículo 4 de la citada Directiva, titulado «Obligaciones de los Estados miembros», disponía:

«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.

[...]»

22 El artículo 8, apartado 6, de dicha Directiva tenía el siguiente tenor:

«La autoridad de homologación informará inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de su denegación o retirada de toda homologación de vehículos, junto con los motivos de tal decisión.»

23 A tenor del artículo 13, apartado 1, de la misma Directiva:

«El fabricante deberá informar inmediatamente al Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo CE sobre cualquier cambio de datos registrados en el expediente de homologación. El Estado miembro decidirá, con arreglo a las disposiciones establecidas en este capítulo, el procedimiento que se debe seguir. Si es necesario, el Estado miembro podrá decidir, en consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo CE.»

24 El artículo 18 de la Directiva 2007/46, titulado «Certificado de conformidad», disponía 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.

[...]»

25 El artículo 26 de esta Directiva, titulado «Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos», establecía 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.

[...]»

26 El anexo IV de dicha Directiva, titulado «Requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», mencionaba 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 materia de «Emisiones (Euro V y Euro VI) de los vehículos ligeros/acceso a la información».

### ***Derecho austriaco***

27 El artículo 922, apartado 1, del Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil General), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «ABGB»), dispone:

«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.»

28 El artículo 932, apartados 1 y 4, del ABGB indica lo siguiente:

«(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 vendedor un coste desproporcionado, el adquirente tendrá derecho a una reducción del precio o, cuando no se trate de un vicio de escasa importancia, a la redhibición. [...]»

### ***Derecho alemán***

- 29 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-FGV»):

«Al objeto de subsanar las deficiencias y de garantizar la conformidad de los vehículos puestos en circulación, componentes o unidades técnicas, la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor podrá adoptar, *a posteriori*, disposiciones complementarias.»

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

- 30 El 21 de diciembre de 2013, DS, un consumidor, adquirió en Porsche Inter Auto, un concesionario de automóviles independiente de Volkswagen, un vehículo de la marca Volkswagen equipado con un motor diésel tipo EA 189 —Euro 5—.
- 31 Este vehículo estaba equipado con un *software* que activaba el sistema de recirculación de los gases de escape según dos modos (en lo sucesivo, «sistema de conmutación»). El primer modo se activaba únicamente durante las pruebas de homologación, denominadas «New European Driving Cycle» (NEDC), efectuadas en laboratorio. En este modo, la tasa de recirculación de los gases de escape era más elevada que en el segundo modo, que se activaba en condiciones reales de conducción. El tipo de vehículo en cuestión fue homologado por el Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor, Alemania; en lo sucesivo, «KBA»), la autoridad competente en materia de homologación de tipo en Alemania. Dicha autoridad no había sido advertida de que el vehículo llevaba instalado el sistema de conmutación.
- 32 De la resolución de remisión se desprende que, si la KBA hubiera tenido conocimiento de este sistema, no habría homologado ese tipo de vehículo. La resolución de remisión también reveló que DS habría comprado el vehículo en cuestión incluso aunque hubiera tenido conocimiento del referido sistema.
- 33 Mediante resolución de 15 de octubre de 2015, adoptada con arreglo al artículo 25, apartado 2, del EG-FGV, la KBA ordenó a Volkswagen que retirara el sistema de conmutación para restablecer la conformidad de los motores tipo EA 189 —Euro 5— con el Reglamento n.º 715/2007. Mediante escrito de 20 de diciembre de 2016, la KBA hizo saber a Volkswagen que la actualización propuesta del *software* mencionado en el apartado 31 de la presente sentencia (en lo sucesivo, «actualización del *software*») era adecuada para restablecer dicha conformidad. Posteriormente, la KBA no ha revocado ni retirado la homologación CE del tipo de vehículo en cuestión.

- 34 El 15 de febrero de 2017, DS encargó la actualización del *software* en su vehículo. Esta actualización consistió en sustituir el sistema de conmutación por una programación en virtud de la cual el modo para la reducción de las emisiones se activaba no solo durante las pruebas de homologación mencionadas en el apartado 31 de la presente sentencia, sino también en caso de utilización del vehículo en carretera. No obstante, la recirculación de los gases de escape solo era plenamente eficaz cuando la temperatura exterior se situaba entre 15 °C y 33 °C (en lo sucesivo, «ventana de temperaturas»).
- 35 DS interpuso una demanda ante el Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz, Austria) dirigida a obtener, con carácter principal, el reembolso del precio de compra del vehículo en cuestión, devolviendo este a cambio; con carácter subsidiario, una reducción del precio de dicho vehículo o, alternativamente, que se declarara a Porsche Inter Auto y a Volkswagen responsables de los daños y perjuicios derivados de la presencia de un dispositivo de desactivación ilícito, con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.
- 36 Mediante sentencia de 12 de diciembre de 2018, el citado órgano jurisdiccional desestimó la demanda.
- 37 Mediante sentencia de 4 de abril de 2019, el Oberlandesgericht Linz (Tribunal Superior Regional de Linz, Austria) confirmó la anterior sentencia.
- 38 DS interpuso recurso de casación contra dicha sentencia ante el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria), que es el órgano jurisdiccional remitente, alegando que el vehículo en cuestión presentaba un defecto, toda vez que el sistema de conmutación constituía un dispositivo de desactivación ilícito con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Según DS, al no haberse subsanado dicho defecto mediante la actualización del *software*, existía un riesgo de depreciación del vehículo y de daños ocasionados por esa actualización.
- 39 Porsche Inter Auto y Volkswagen alegan que la ventana de temperaturas constituye un dispositivo de desactivación lícito con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 y que la KBA comparte tal apreciación.
- 40 El órgano jurisdiccional remitente considera que el sistema de conmutación, a la vista de los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, es un dispositivo de desactivación ilícito y que, en cualquier caso, el vehículo en cuestión adolecía de un defecto, en el sentido del artículo 922 del ABGB, ya que no se había advertido a la KBA de la presencia de ese dispositivo de desactivación.
- 41 En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre si, habida cuenta de la obligación de entregar un vehículo que no dispusiera de tal dispositivo de desactivación, el vehículo en cuestión adolecía de falta de conformidad en el sentido de la Directiva 1999/44. Entiende que, en tal caso, sería necesario examinar si dicho vehículo seguía estando equipado con un dispositivo de desactivación ilícito tras la actualización del *software* que activaba el sistema de recirculación de los gases de escape y determinar cuáles son los efectos jurídicos de la persistencia, en su caso, de tal falta de conformidad tras la actualización del *software*.
- 42 Más concretamente, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en primer lugar, si, en el supuesto de que el vehículo en cuestión estuviera equipado con un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido en virtud de los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento

n.º 715/2007, no obstante haber recibido una homologación de tipo CE, dicho vehículo presentaría 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, y debería presumirse, por tanto, que el vehículo es conforme al contrato. A este respecto, el referido órgano jurisdiccional considera que, cuando se trata de un producto, como un vehículo, que debe cumplir unos requisitos impuestos por la normativa, el consumidor medio, normalmente informado y razonablemente atento y perspicaz espera efectivamente que se cumplan esos requisitos. El hecho de que los vehículos deban someterse a un procedimiento de homologación de tipo no obsta necesariamente a esta interpretación del citado artículo 2, apartado 2, letra d).

- 43 En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre si la ventana de temperaturas puede estar comprendida en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, invocada por Porsche Inter Auto y Volkswagen, o si tal posibilidad está en todo caso excluida, como sostiene DS. A este respecto, dicho órgano jurisdiccional señala que, dado el objetivo de protección del medio ambiente mencionado en los considerandos 1 y 6 del Reglamento n.º 715/2007, las excepciones del artículo 5, apartado 2, deben ser objeto de una interpretación estricta. Pues bien, según el órgano jurisdiccional remitente, es notorio que, en una parte del territorio de la Unión, en el que se incluye a Austria, la temperatura media es cada año durante varios meses inferior a 15 °C, de suerte que la temperatura exterior que permite que la recirculación de los gases de escape de un vehículo como el controvertido en el litigio principal sea plenamente eficaz no se alcanza, por término medio, durante gran parte del año. En esas condiciones, no parece que pueda estar justificado en virtud de alguna de las mencionadas excepciones un dispositivo de desactivación que funcione tan frecuentemente.
- 44 En tercer lugar, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la presencia, en un vehículo, de un dispositivo de desactivación, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del mismo Reglamento, puede calificarse de falta de conformidad de escasa importancia en el sentido del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44, en los casos en que el consumidor interesado hubiera comprado de todas formas el vehículo en cuestión aunque hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento de ese dispositivo.
- 45 En tales 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 ilícito en el sentido de los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento [n.º 715/2007], 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 puede ser lícito con arreglo a dicho artículo un dispositivo de desactivación, conforme al artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento, que está diseñado de tal manera que la recirculación de los gases de escape, al margen de los ensayos en condiciones de laboratorio, solo es plenamente operativa, en condiciones reales de conducción, cuando la temperatura exterior se sitúa [en la ventana de temperaturas], 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 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 ilícito 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 comprador habría adquirido el vehículo de todas formas aun cuando hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento del referido dispositivo?»

## Sobre las cuestiones prejudiciales

### *Primera cuestión prejudicial*

- 46 Mediante su primera cuestión prejudicial, 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, y debe presumirse por tanto que es conforme al contrato de compraventa del que es objeto si, pese a haber recibido una homologación de tipo CE en vigor y poder, consecuentemente, utilizarse para circular por la vía pública, está equipado con un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento.
- 47 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.
- 48 Según el artículo 2, apartado 2, letra d), de esta Directiva, se presumirá que los bienes de consumo son conformes al contrato si presentan la calidad y las prestaciones habituales de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, habida cuenta en particular de la naturaleza del bien.
- 49 En lo que atañe a un bien como el controvertido en el litigio principal, a saber, un vehículo de motor, conviene recordar que el artículo 3, punto 5, de la Directiva 2007/46 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». Este anexo IV, titulado «Requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», menciona, 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 materia de «Emisiones (Euro V y Euro VI) de los vehículos ligeros/acceso a la información».
- 50 Debe recordarse igualmente que el artículo 4, apartado 3, párrafo primero, de la citada Directiva dispone que los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos que satisfagan los requisitos de la misma Directiva.

- 51 Finalmente, el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 establece que los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, registrados o puestos en servicio en la Unión disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento y sus medidas de aplicación.
- 52 De las disposiciones mencionadas en los apartados 49 a 51 de la presente sentencia se deduce, por un lado, que los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2007/46 deben ser objeto de una homologación de tipo y, por otro, que esta homologación solo puede concederse si el tipo de vehículo en cuestión se ajusta a las disposiciones del Reglamento n.º 715/2007, en particular, las relativas a las emisiones, entre las que figura el artículo 5 de este Reglamento.
- 53 Además, según el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46, el fabricante, en su calidad de titular de la homologación de tipo CE, 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. De conformidad con el artículo 26, apartado 1, de dicha Directiva, ese certificado es obligatorio para la matriculación y la venta o la puesta en servicio de un vehículo.
- 54 Cuando adquiere un vehículo perteneciente a la serie de un tipo de vehículo homologado y que, por tanto, dispone de un certificado de conformidad, el consumidor puede fundadamente esperar que, en lo que respecta a ese vehículo, se respete el Reglamento n.º 715/2007 y, en particular, su artículo 5, aun cuando no existan cláusulas contractuales específicas.
- 55 Por lo tanto, el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo que no cumpliera los requisitos de dicho artículo 5 no presentaría 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 citado artículo 2, apartado 2, letra d).
- 56 Como señaló el Abogado General en el punto 149 de sus conclusiones, esta interpretación no resulta desvirtuada por el hecho de que el tipo de vehículo de que se trata haya recibido una homologación de tipo CE, que permita que dicho vehículo sea utilizado para circular por la vía pública. En efecto, la Directiva 2007/46 trata de regular la situación en la que la ilicitud de un elemento de diseño de un vehículo, con arreglo, por ejemplo, a los requisitos del artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007, no se descubre hasta después de la referida homologación. De esta manera, el artículo 8, apartado 6, de esta Directiva establece que la autoridad de homologación podrá revocar la homologación de un vehículo. Además, del artículo 13, apartado 1, primera y tercera frases, de dicha Directiva se desprende que, cuando un fabricante informe al Estado miembro que concedió la homologación de tipo CE sobre cualquier cambio de datos registrados en el expediente de homologación, ese Estado miembro podrá decidir, si fuera necesario, en consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo CE.
- 57 Tal parece ser el caso en el presente asunto, toda vez que de la resolución de remisión se infiere que el tipo de vehículo en cuestión en el litigio principal fue homologado inicialmente por la KBA sin que se hubiera advertido a esta de la presencia del sistema de conmutación. La expresada resolución revela además que, si la KBA hubiera tenido conocimiento de dicho sistema, no habría procedido a la homologación CE de ese tipo de vehículo.

58 Por consiguiente, procede responder a la primera cuestión prejudicial 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, pese a haber recibido una homologación de tipo CE en vigor y poder, consecuentemente, utilizarse para circular por la vía pública, está equipado con un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento.

### *Segunda cuestión prejudicial*

59 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, 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 garantiza el respeto de los valores límite de emisiones establecidos en dicho Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas, de suerte que, en parte del territorio de la Unión, ese dispositivo solo es plenamente operativo durante seis meses al año aproximadamente, puede estar justificado en virtud de la citada disposición.

60 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. No obstante, esta prohibición viene atenuada por tres excepciones, entre ellas la que figura en la letra a) de dicho artículo 5, apartado 2, a saber, cuando «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo».

61 En la medida en que introduce una excepción a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, esta disposición debe ser objeto de una interpretación estricta [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartados 111 y 112].

62 Por lo que respecta, en primer término, al concepto de «motor», como señaló el Abogado General en los puntos 118 y 119 de sus conclusiones, el anexo I del Reglamento n.º 692/2008 opera una diferenciación explícita entre el motor y el sistema anticontaminante. En efecto, las prescripciones relativas al «motor» figuran en el punto 3.3.1.2 de ese anexo, mientras que las relativas a los «parámetros del sistema anticontaminante» se insertan en el punto 3.3.1.3. Este último punto, letras a) y c), incluye expresamente los filtros de partículas y la recirculación de los gases de escape (EGR). Además, según el artículo 10, apartado 1, párrafo segundo, del citado Reglamento, los filtros de partículas serán considerados dispositivos anticontaminantes.

63 Por consiguiente, la válvula EGR, el intercambiador térmico EGR y el filtro de partículas diésel, a los que se trata de preservar mediante la ventana de temperaturas, según Porsche Inter Auto, constituyen componentes distintos del motor. En efecto, la válvula EGR se sitúa a la salida del motor, tras el colector de escape. Cuando se abre, dicha válvula permite que los gases de escape circulen por el colector de admisión para que se quemen por segunda vez y se enfríen gracias a un intercambiador de calor, el intercambiador térmico EGR. Por su parte, el filtro de partículas, situado antes del tubo de escape, permite filtrar el aire para retener las partículas finas contaminantes.

64 A continuación, por lo que respecta a los conceptos de «accidente» y de «avería» que figuran en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, el Tribunal de Justicia ha declarado que, para poder estar justificado con arreglo a dicha disposición, un dispositivo de desactivación

que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones debe permitir proteger el motor contra daños súbitos y excepcionales [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 109].

- 65 En consecuencia, el deterioro y el envejecimiento del motor no pueden considerarse, en cualquier caso, un «accidente» o una «avería», en el sentido de la citada disposición, pues tales acontecimientos son, en principio, previsibles e inherentes al funcionamiento normal de un vehículo [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 110].
- 66 Esta interpretación resulta corroborada por el objetivo del Reglamento n.º 715/2007, que consiste en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental mejorando la calidad del aire dentro de la Unión, lo que implica reducir efectivamente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) a lo largo de la vida normal de los vehículos. En efecto, la prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, de este Reglamento quedaría vacía de contenido y privada de efecto útil si se permitiera a los fabricantes equipar los automóviles con tales dispositivos de desactivación con el único fin de proteger el motor contra el envejecimiento y el deterioro [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 113].
- 67 Así pues, únicamente los riesgos de averías o de accidentes inmediatos en el motor que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.
- 68 La interpretación del término «avería» que efectuó el Tribunal de Justicia en la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel) (C-693/18, EU:C:2020:1040), no queda desvirtuada por la alegación del Gobierno alemán y de Porsche Inter Auto según la cual el término correspondiente que figura en la versión inglesa («damage») y alemana («Beschädigung») ponen de manifiesto que el término no abarca únicamente acontecimientos súbitos e imprevisibles.
- 69 En efecto, por un lado, como señaló, en esencia, el Abogado General en el punto 115 de sus conclusiones, aunque, a diferencia de la definición del mismo término en lengua francesa, las definiciones del referido término en lengua inglesa y alemana no implican necesariamente que una avería se deba a un acontecimiento «súbito», tampoco invalidan la interpretación del término «avería» realizada por el Tribunal de Justicia. Por otro lado, procede recordar que la interpretación estricta adoptada por el Tribunal de Justicia se basa en las razones expuestas en los apartados 61 y 66 de la presente sentencia.
- 70 Sin embargo, el Gobierno alemán, Porsche Inter Auto y Volkswagen alegan que el dispositivo de desactivación en cuestión está justificado, toda vez que, en caso de temperaturas demasiado bajas o demasiado elevadas, pueden formarse acumulaciones de partículas en la recirculación de los gases de escape que pueden dar lugar a una mala colocación de la válvula EGR, a saber, por ejemplo, una válvula que ya no se abre o que ya no se cierra correctamente, o incluso a que la válvula quede obstruida totalmente. Una válvula EGR dañada o mal colocada puede ocasionar averías al propio motor y causar, en particular, pérdidas de potencia del vehículo. Afirman que, además, es imposible prever y calcular en qué momento se alcanzará el umbral de fallo de la válvula EGR, pues dicho umbral puede rebasarse de forma súbita e imprevisible, por más que se realice un mantenimiento regular de la válvula. Las pérdidas de potencia del vehículo, que se

producen de manera súbita e imprevisible, afectan al manejo seguro del vehículo, aumentando considerablemente, por ejemplo, el riesgo de accidente de circulación grave al realizar una maniobra de adelantamiento.

- 71 Porsche Inter Auto y Volkswagen sostienen asimismo que el deterioro de componentes del sistema de recirculación de gases de escape, al provocar un mal funcionamiento de la válvula EGR que puede llegar hasta la obstrucción de esta, puede entrañar la combustión del filtro de partículas y el incendio del motor e incluso, como consecuencia de ello, el incendio del vehículo entero, lo que impide hablar de un manejo seguro del vehículo.
- 72 A este respecto, se ha de señalar que del propio tenor del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 se infiere que, para estar comprendida en la excepción que contiene esta disposición, la necesidad de un dispositivo de desactivación debe justificarse no solo por razones de protección del motor contra averías o accidentes, sino también por el manejo seguro del vehículo. En efecto, como señaló el Abogado General en el punto 106 de sus conclusiones, habida cuenta del empleo de la conjunción «y» en dicha disposición, esta debe interpretarse en el sentido de que los requisitos que establece son acumulativos.
- 73 Por lo tanto, y habida cuenta, como se ha recalado en el apartado 61 de la presente sentencia, de la interpretación estricta que debe realizarse de esta excepción, un dispositivo de desactivación como el controvertido en el litigio principal solo puede justificarse con arreglo a dicha excepción si se demuestra que el dispositivo en cuestión responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor, causados por un mal funcionamiento de un componente del sistema de recirculación de los gases de escape de tal gravedad que genere un peligro concreto en la conducción del vehículo equipado con dicho dispositivo. No obstante, como advirtió el Abogado General en el punto 126 de sus conclusiones, en el litigio principal, tal verificación forma parte de la apreciación de los hechos que incumbe exclusivamente al órgano jurisdiccional remitente.
- 74 Al propio tiempo, si bien es cierto que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 no impone formalmente otros requisitos para la aplicación de la excepción prevista en la misma disposición, no es menos cierto que un dispositivo de desactivación diseñado para funcionar, en condiciones normales de circulación, la mayor parte del año con el fin de que el motor esté protegido contra averías o accidentes y se garantice el manejo seguro del vehículo es manifiestamente contrario al objetivo perseguido por el citado Reglamento, que solo admite las excepciones de la referida disposición en unas circunstancias muy específicas, y socavaría desproporcionadamente el principio mismo de la limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los vehículos.
- 75 En consecuencia, en vista de la interpretación estricta que debe realizarse de dicho artículo 5, apartado 2, letra a), tal dispositivo de desactivación no puede justificarse con arreglo a esta disposición.
- 76 Admitir que un dispositivo de desactivación como el descrito en el apartado 74 de la presente sentencia pueda estar comprendido en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 implicaría que esta excepción resultaría aplicable la mayor parte del año en las condiciones reales de conducción que predominan en el territorio de la Unión, de suerte que la regla general de la prohibición de tales dispositivos de desactivación que contiene ese artículo 5, apartado 2, podría aplicarse en la práctica con menos frecuencia que la referida excepción.

- 77 Por otra parte, Porsche Inter Auto y Volkswagen, así como el Gobierno alemán, alegan que el concepto de «necesidad» de un dispositivo de desactivación no exige la mejor técnica disponible y que debe tenerse en cuenta el estado de la técnica en la fecha de la homologación de tipo CE para apreciar si esa necesidad está justificada por razones de protección del motor y de un manejo seguro del vehículo, en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007. Sostienen que es cuestión pacífica que la utilización de un sistema EGR que funcione según una ventana de temperaturas, en distinta medida dependiendo de la fecha de homologación, corresponde al estado de la técnica. Añaden que la interpretación del término «necesidad» que figura en esta disposición debe tener en cuenta la necesidad de ponderar los intereses de orden medioambiental y los intereses económicos de los fabricantes.
- 78 A este respecto, procede recalcar, como señaló el Abogado General en el punto 129 de sus conclusiones, por un lado, que del considerando 7 del Reglamento n.º 715/2007 se infiere que, cuando el legislador de la Unión determinó los valores límite de emisiones de gases contaminantes, tuvo en cuenta los intereses económicos de los fabricantes y, en particular, los costes que implicaba para las empresas la necesidad de respetar esos valores. De esta manera, incumbe a los fabricantes adaptarse y aplicar dispositivos técnicos adecuados para respetar dichos valores, pues el Reglamento no exige en modo alguno la utilización de una tecnología concreta.
- 79 Por otro lado, como se ha indicado en el apartado 66 de la presente sentencia, el objetivo que persigue el Reglamento n.º 715/2007, consistente en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental mejorando la calidad del aire dentro de la Unión, requiere reducir eficazmente las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) a lo largo de la vida normal de los vehículos [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 113]. Pues bien, autorizar un dispositivo de desactivación en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento por el mero hecho de que, por ejemplo, los gastos de investigación sean elevados, el dispositivo técnico sea costoso o las operaciones de mantenimiento del vehículo sean más frecuentes y más caras para el usuario implicaría tener que reconsiderar ese objetivo.
- 80 En tales circunstancias, y habida cuenta de que, como se ha señalado en los apartados 61 y 73 de la presente sentencia, esta disposición debe ser objeto de una interpretación estricta, procede considerar que la «necesidad» de un dispositivo de desactivación, en el sentido de la referida disposición, solo existirá cuando, en el momento de la homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo que va equipado con él, ninguna otra solución técnica permita evitar riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo.
- 81 Por consiguiente, procede responder a la segunda cuestión prejudicial 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 garantiza el respeto de los valores límite de emisiones establecidos en ese Reglamento únicamente en la ventana de temperaturas solo puede estar justificado, en virtud de la citada disposición, si se demuestra que dicho dispositivo responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor, causados por un mal funcionamiento de un componente del sistema de recirculación de los gases de escape, de tal gravedad que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con ese dispositivo. En cualquier caso, no puede estar comprendido en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 un dispositivo de desactivación

diseñado para funcionar, en condiciones normales de circulación, la mayor parte del año con el fin de que el motor esté protegido contra averías o accidentes y se garantice el manejo seguro del vehículo.

### *Tercera cuestión prejudicial*

- 82 Mediante su tercera cuestión prejudicial, 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 consistente en la presencia, en un vehículo, de un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 puede calificarse como «de escasa importancia» en los casos en que el comprador hubiera adquirido de todas formas el vehículo aunque hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento del referido dispositivo.
- 83 A tenor del artículo 2, apartado 3, de la Directiva 1999/44, se considerará que no existe falta de conformidad 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.
- 84 Sin embargo, como señaló el Abogado General en el punto 158 de sus conclusiones, esta disposición no es aplicable al litigio principal, toda vez que no ha resultado controvertido que, en el momento de la venta del vehículo en cuestión, DS no conocía ni podía fundadamente conocer la falta de conformidad alegada.
- 85 En cambio, la cuestión de si se trata o no de una falta de conformidad «de escasa importancia» en el sentido del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44, que va a determinar si el consumidor está autorizado a solicitar la resolución del contrato, no depende de tal elemento subjetivo.
- 86 Por lo tanto, la circunstancia de que, tras comprar un bien, un consumidor admita que lo habría comprado aun cuando hubiera tenido conocimiento de tal falta de conformidad, carece de pertinencia a efectos de determinar si una falta de conformidad debe calificarse como «de escasa importancia».
- 87 Aclarada esta premisa, se ha de determinar si el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad consistente en la presencia, en un vehículo, de un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 puede calificarse como «de escasa importancia».
- 88 Dado que la Directiva 1999/44 no define el concepto de «falta de conformidad de escasa importancia», la determinación del significado y del alcance de este debe efectuarse conforme a su sentido habitual en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el que se utiliza y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véanse, en este sentido, las sentencias de 9 de julio de 2020, Constantin Film Verleih, C-264/19, EU:C:2020:542, apartado 29, y de 3 de junio de 2021, Hungría/Parlamento, C-650/18, EU:C:2021:426, apartado 83).
- 89 Habida cuenta, por de pronto, del sentido habitual del término «de escasa importancia», el concepto de «falta de conformidad de escasa importancia» alude a una falta de conformidad leve.

- 90 Por lo que respecta, a continuación, al contexto en el que se utiliza este concepto, procede señalar que el artículo 3, apartados 3, 5 y 6, de la Directiva 1999/44 establece una secuencia clara en la realización de las formas de saneamiento a que tienen derecho los consumidores en caso de falta de conformidad del bien (sentencia de 23 de mayo de 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, apartado 58).
- 91 De ese modo, de conformidad con el artículo 3, apartado 3, párrafo primero, de esa Directiva, en un primer momento, los consumidores podrán exigir a los vendedores que reparen los bienes o que los sustituyan, salvo que ello resulte imposible o desproporcionado (sentencia de 23 de mayo de 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, apartado 59).
- 92 Solo cuando los consumidores no tengan derecho a la reparación ni a la sustitución de los bienes o cuando los vendedores no hubieran llevado a cabo alguna de tales 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 referida Directiva, a la resolución del contrato, salvo que, de conformidad con el artículo 3, apartado 6, de la misma Directiva, la falta de conformidad de los bienes sea de escasa importancia (sentencia de 23 de mayo de 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, apartado 60).
- 93 En lo tocante, por último, a los fines de la Directiva 1999/44, procede señalar que, según sus considerandos 1 y 10 a 12, esta persigue establecer un justo equilibrio 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 tener en cuenta consideraciones de carácter económico alegadas por este (véanse, en este sentido, las sentencias de 16 de junio de 2011, Gebr. Weber y Putz, C-65/09 y C-87/09, EU:C:2011:396, apartado 75, y de 23 de mayo de 2019, Füllá, C-52/18, EU:C:2019:447, apartados 41 y 52).
- 94 Por lo tanto, como señaló el Abogado General en el punto 160 de sus conclusiones, la resolución del contrato, que constituye el remedio jurídico más radical de que dispone el consumidor, solo puede solicitarse si la falta de conformidad es de suficiente importancia.
- 95 En el presente asunto, por lo que respecta a la presencia en un vehículo de un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, de los apartados 49 a 52 de la presente sentencia se desprende que un tipo de vehículo en el que se ha instalado tal dispositivo no puede ser homologado. Además, debe señalarse que tal vehículo no es apto desde el punto de vista del respeto de los valores límite de emisiones establecidos en el anexo I de ese Reglamento. Pues bien, los considerandos 1 y 4 a 6 de dicho Reglamento resaltan la importancia de la protección medioambiental y la necesidad, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica, de una reducción considerable de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los vehículos diésel.
- 96 Por lo tanto, la presencia en un vehículo de un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 no puede considerarse una falta de conformidad de escasa importancia en el sentido del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44.
- 97 Por consiguiente, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad consistente en la presencia, en un vehículo, de un dispositivo de desactivación cuyo uso está

prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 no puede calificarse como «de escasa importancia», incluso en los casos en que el comprador hubiera adquirido de todas formas el vehículo aunque hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento del referido dispositivo.

## Costas

- 98 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

- 1) El artículo 2, apartado 2, letra d), 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, debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, no presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar si, pese a haber recibido una homologación de tipo CE en vigor y poder, consecuentemente, utilizarse para circular por la vía pública, está equipado con un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento.
- 2) 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 garantiza el cumplimiento de los valores límite de emisiones establecidos en ese Reglamento únicamente cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 °C y 33 °C solo puede estar justificado, en virtud de la citada disposición, si se demuestra que dicho dispositivo responde estrictamente a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor, causados por un mal funcionamiento de un componente del sistema de recirculación de los gases de escape, de tal gravedad que generarían un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con ese dispositivo. En cualquier caso, no puede estar comprendido en la excepción del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 un dispositivo de desactivación diseñado para funcionar, en condiciones normales de circulación, la mayor parte del año con el fin de que el motor esté protegido contra averías o accidentes y se garantice el manejo seguro del vehículo.
- 3) El artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44 debe interpretarse en el sentido de que una falta de conformidad consistente en la presencia, en un vehículo, de un dispositivo de desactivación cuyo uso está prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 no puede calificarse como «de escasa importancia», incluso en los casos en que el comprador hubiera adquirido de todas formas el vehículo aunque hubiera tenido conocimiento de la existencia y del funcionamiento del referido dispositivo.

Firmas