

**Asunto C-128/20**

**Petición de decisión prejudicial**

**Fecha de presentación:**

19 de febrero de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria)

**Fecha de la resolución de remisión:**

19 de febrero de 2020

**Parte demandante:**

GSMB Invest GmbH & Co. KG

**Parte demandada:**

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

---

[omissis]

**RESOLUCIÓN**

**ASUNTO**

**Parte demandante**

[omissis]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

[omissis]

10245 Berlín,  
ALEMANIA

[omissis]

**Parte demandada**

[omissis]

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[omissis]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[Austria]

[omissis]

**por:**

21 111,27 euros [omissis]

A. Se plantean al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales:

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

*vehículo) y constituye un dispositivo de desactivación prohibido una estrategia en materia de gases de escape que garantiza la plena funcionalidad de los dispositivos de control de la contaminación solamente en un rango de temperaturas entre 15 y 33 grados centígrados y por debajo de 1 000 metros de altitud (la denominada «ventana térmica»), de modo que, a lo largo del año, en Europa y especialmente en Austria no tiene plena funcionalidad durante la mayor parte del tiempo?*

B. [omissis] [Suspensión del procedimiento]

## FUNDAMENTOS

### I.) Objeto del procedimiento principal

Mediante demanda de 27 de diciembre de 2017, la parte demandante reclama la redhibición (liquidación retroactiva), a cambio del pago de una retribución por uso, del contrato que celebró con la parte demandada el 9 de enero de 2011 relativo a la compra de un vehículo VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, [omissis]. La demandante afirma que suscribió el contrato de compraventa porque creía que adquiriría un vehículo nuevo que sería ecológico, de bajas emisiones, con escaso impacto en materia de CO<sub>2</sub> y de bajo consumo, con una homologación de tipo válida y cuyos valores de emisión respetarían lo exigido por la ley.

Expone que la fabricante del vehículo, la compañía Volkswagen AG, en el marco de la actualización del software, ha implantado una nueva ventana térmica o de temperaturas. Así, sostiene que los vehículos, tras la actualización del software, desactivan la depuración de gases de escape cuando la temperatura exterior es superior a los 33 grados o inferior a los 15 grados, así como a una altitud de 1 000 metros. Afirma que dicha ventana térmica es un **dispositivo de desactivación prohibido**. Sostiene que la referida ventana térmica no está amparada por la excepción prevista en el artículo 5 del Reglamento [n.º 715/2007], pues la reducción de la depuración de emisiones a temperaturas superiores a los 33 grados o inferiores a los 15 grados, así como a una altitud superior a 1 000 metros, no causa directamente averías en el motor, de manera que no sirve para proteger el motor.

La parte demandada negó tanto el fondo como la cuantía de los derechos reclamados, solicitó la desestimación de la demanda con condena en costas y, en resumen, adujo a tal efecto los siguientes motivos:

La denominada «ventana térmica», es decir, la reducción progresiva de la tasa de recirculación de los gases de escape en función de la temperatura ambiente, también es utilizada por todos los demás fabricantes de vehículos diésel de la categoría Euro 5. El Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal alemana de Vehículos; en lo sucesivo, «KBA»), como autoridad competente para la homologación de tipo, lo supo en todo momento y lo calificó como medida

admisible en el sentido del Reglamento n.º 715/2007. Aduce asimismo que el KBA, también al examinar la actualización del software, atribuyó una relevancia especial a la comprobación de la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y, tras un examen detenido, constató que la actualización del software no tenía ningún tipo de impacto negativo sobre la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación.

## II. Marco jurídico

La parte demandante fundamenta su pretensión de liquidación retroactiva del contrato de compraventa en que este es contrario a las buenas costumbres conforme al artículo 879, apartado 1, del Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil austriaco; en lo sucesivo «ABGB»). Considera que, en un sistema jurídico que funciona, como es el europeo, todo comprador de un coche puede esperar que, cuando compra un vehículo, este no habrá sido manipulado por el fabricante. Afirma que VW ha instalado en 8,5 millones de vehículos en todo el mundo dispositivos de desactivación prohibidos, engañando a las autoridades supervisoras y a los consumidores, todo ello solo para maximizar sus beneficios. Aduce que esto contraviene el sentimiento natural de justicia de toda persona decente y, por tanto, debe ser calificado como contrario a las buenas costumbres en el sentido del artículo 879, apartado 1, del ABGB.

El artículo 879, apartado 1, del ABGB establece lo siguiente:

«El contrato que viole una prohibición legal o sea contrario a las buenas costumbres será nulo.»

La parte demandante también fundamenta su pretensión en la obligación de saneamiento prevista en el artículo 932, apartado 4, del ABGB.

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

«Cuando haya 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 terminación del contrato (redhibición).» (apartado 1)

«Cuando tanto la subsanación como la sustitución del bien sean imposibles o impliquen un coste desproporcionado para el enajenante, el adquirente tendrá derecho a reducir el precio o, cuando no se trate de un vicio de escasa entidad, a la redhibición. Lo mismo se aplica cuando el enajenante deniegue la subsanación o la sustitución del bien o no la realice en un plazo razonable, si dichos remedios implican inconvenientes considerables para el adquirente o si, por razones de peso en la persona del enajenante, no es razonable exigirselos.» (apartado 4)

### III. Necesidad de la decisión del Tribunal de Justicia

[omissis] [se desarrolla]

### IV. Sobre las cuestiones prejudiciales:

#### Fundamentos de Derecho de la Unión

El 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, establece, entre otras cosas, lo siguiente:

#### Considerando 12:

*«Deben proseguirse los esfuerzos para aplicar unos valores límite de emisiones más estrictos, incluyendo las reducciones de emisiones de dióxido de carbono, así como para garantizar que esos límites guardan relación con el rendimiento real durante el uso de los vehículos.»*

#### Artículo 3, punto 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;»*

#### Artículo 5:

*«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.»*

El Reglamento n.º 692/2008 establece lo siguiente en el artículo 3, apartado 9:

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

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

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

*Esta información también incluirá la descripción de cualquier impacto en las emisiones.*

*El organismo de homologación no concederá la homologación si la información facilitada no es suficiente para demostrar que el dispositivo de postratamiento alcanza realmente una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz en el período de tiempo designado.*

*A petición de la Comisión, el organismo de homologación facilitará información sobre el rendimiento de los dispositivos de postratamiento de NOx y del sistema EGR a bajas temperaturas.»*

### **Motivación de la cuestión prejudicial planteada**

[*omissis*]

El motivo concreto de la presente petición de decisión prejudicial son, entre otras, las sentencias del Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania) de 17 de enero de 2019 [*omissis*] y del Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) de 31 de julio de 2019 [*omissis*].

El Landgericht Stuttgart expuso lo siguiente en los apartados 1 y 2 del sumario de la sentencia:

«1. Si la recirculación de los gases de escape que se utiliza en los vehículos de motor para minorar las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) se reduce en caso de temperaturas exteriores bajas (la denominada “ventana térmica”), esto constituye un dispositivo de desactivación (prohibido) en el sentido de los

artículos 5, apartado 2, y 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. Es irrelevante el grado de reducción de la recirculación de los gases de escape, pues los artículos 5, apartado 2, y 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 no diferencian según el grado de modificación del sistema de control de emisiones.

2. Un sistema de gases de escape como el descrito no es admisible excepcionalmente, con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, para la protección del motor, si hay otras soluciones técnicas, atendiendo a la mejor técnica disponible, con independencia de si son sustancialmente más caras.

3. Además, con el deber de documentación previsto en el artículo 3, punto 9, del Reglamento de aplicación n.º 692/2008, el legislador ha dejado claro que, en el caso de los vehículos, no puede haber justificación para una ventana térmica adicional en caso de bajas temperaturas.

4. No es necesario, en el sentido del artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, aquel dispositivo de desactivación que desde la perspectiva del motor trabaja casi sin interrupciones (a temperaturas exteriores inferiores a 7 grados centígrados) y que de este modo contraviene los objetivos del Reglamento.»

El Landesgericht Klagenfurt se adhiere a estos enunciados. En opinión del Landesgericht Klagenfurt, del artículo 3, punto 10, 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, resulta que la llamada «ventana térmica» es un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido de dicho Reglamento. Esto es así, en particular, porque en la mayoría de los países de la Unión Europea, especialmente en Austria, Alemania y Suiza, la temperatura ambiente a lo largo del año es generalmente inferior a 15 grados centígrados y, debido a la geografía de los países, los vehículos a menudo circulan por zonas a 1 000 metros de altitud, de modo que estas condiciones se corresponden con las de «funcionamiento y la utilización normales del vehículo» a que se refiere el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. Por ese motivo, el privilegio que recoge el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, destinado a proteger el motor, no puede ser la base jurídica de dispositivos de desactivación que se activan durante el uso «normal» de los vehículos de motor, lo que es aplicable especialmente cuando el funcionamiento y la utilización se producen a temperaturas ambiente inferiores a 15 grados centígrados. El artículo 3, punto 9, del Reglamento de aplicación n.º 692/2008 determina en qué período de tiempo el motor debe garantizar la plena funcionalidad en caso de un arranque en frío. Según dicha disposición, el dispositivo de postratamiento de NOx debe alcanzar una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los [cuatrocientos] segundos a partir de un arranque en frío a - 7 grados

centígrados. En este contexto, el organismo de homologación no debe conceder una homologación de tipo si no se han acreditado suficientemente estos requisitos. Pues bien, de este deber de documentación procede deducir a la inversa que el legislador ha dejado claro que, al margen de esta excepción, no puede haber justificación para una ventana térmica que vaya más allá de lo señalado. La ventana térmica actualmente existente, que garantiza la plena funcionalidad de los dispositivos de control de la contaminación solamente en un rango de temperaturas entre 15 y 33 grados centígrados y por debajo de 1 000 metros de altitud (la denominada «ventana térmica») y que, por tanto, a lo largo del año, en Europa y especialmente en Austria no tiene plena funcionalidad en condiciones reales de conducción durante la mayor parte del tiempo, no satisface lo exigido por el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 y constituye un dispositivo de desactivación prohibido.

[*omissis*]

**Klagenfurt, a 19 de febrero de 2020.**

[*omissis*] [observaciones]