

Versión anonimizada

Traducción

C-134/20 - 1

Asunto C-134/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

11 de marzo de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Eisenstadt (Tribunal Regional de Eisenstadt, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

29 de enero de 2020

Parte demandante:

JR

Parte demandada:

Volkswagen AG

[omissis]

REPÚBLICA DE AUSTRIA

LANDESGERICHT EISENSTADT (TRIBUNAL REGIONAL DE
EISENSTADT)

[omissis]

RESOLUCIÓN

ASUNTO:

Parte demandante

[omissis]

JR

[omissis] Viena

Parte demandada

[omissis] Wolfsburgo

por:

22 238,64 euros [omissis]

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

- a) *¿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?*
- b) *¿Es relevante para el examen de la cuestión a) que el equipamiento del vehículo al que hace referencia dicha cuestión sea necesario para proteger el motor contra averías?*
- c) *¿Es relevante para el examen de la cuestión b) que la parte del motor que debe ser protegida contra averías sea la válvula de recirculación de gases?*
- d) *¿Es relevante para el examen de la cuestión a) que el equipamiento al que se hace referencia en dicha cuestión se integrara ya durante la fabricación del vehículo o que la regulación de la válvula de recirculación de gases mencionada en la cuestión a) deba integrarse en el vehículo como reparación en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*

de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo?

2. Se suspende el procedimiento hasta tanto se obtenga la decisión prejudicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea [omissis].

FUNDAMENTOS:

I. Hechos

El **demandante** adquirió en 2013 un vehículo modelo VW Touran Comfortline BMT TDI (en lo sucesivo, «vehículo controvertido») por un precio de 27 600 euros. En el vehículo controvertido [omissis] hay integrado un motor diésel 1,61, del modelo EA189, con una potencia de 77 kilovatios.

La **demandada** es la sociedad matriz del Grupo VW, tiene su domicilio social en Alemania y desde otoño de 2015 es objeto del debate público sobre el asunto denominado «dieselgate».

Concretamente, el vehículo controvertido [omissis] presenta los datos siguientes (relevantes):

Marca:	Volkswagen VW
[omissis]	[omissis]
Propulsión:	Motor diésel
[omissis]	[omissis]
Norma de emisiones:	EURO 5
Nivel de emisiones con arreglo a:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC + NOx	0,1666
[omissis]	[omissis]
Total de consumo de combustible:	4,5 l/100 km (CO2 119 g/km)

El vehículo controvertido está equipado con un dispositivo anticontaminante interno (o interno aplicado al motor), a saber, la válvula de recirculación de gases (en lo sucesivo, «**válvula EGR**»). El vehículo controvertido dispone de un sistema de postratamiento de los gases de escape mediante un filtro de partículas, pero ninguno para el NOx [omissis]. De forma muy simplificada, la válvula EGR conduce los gases de escape desde la salida del motor hacia la entrada de aire del motor, donde sustituye una parte del aire limpio. De este modo, se reduce la temperatura punta durante la combustión y se ralentiza el desarrollo de la combustión, lo que causa una reducción de las emisiones de NOx. También influye en la emisión de NOx el momento y la duración de la inyección, así como la estructura del motor. Sin embargo, si se suprimiera la válvula EGR o si imagináramos que no existe, el vehículo controvertido no podría respetar el límite

de emisión de NOx fijado por el Reglamento n.º 715/2007. La válvula EGR es parte del motor.

El fabricante del vehículo controvertido ha equipado el citado vehículo y todos los demás de la misma serie con el motor EA189, de tal modo que el software consta de un **modo 0 (modo de circulación)** y de un **modo 1 (NEDC)**. [omissis]

Cuando el vehículo controvertido es puesto en circulación, está siempre en el modo 1 (NEDC). Si el software detecta la situación de ensayo, es decir, el funcionamiento del vehículo controvertido en el marco del NEDC, el vehículo permanece en el modo 1 (NEDC). Si el software detecta que hay movimiento del vehículo controvertido al margen de las tolerancias del NEDC (desviaciones de +/- 2 km/h o +/- 1 s frente al perfil de velocidad), el vehículo cambia al modo 0 (modo de circulación). Este proceso es descrito con las expresiones «**lógica de cambio**», «función de salto» o «software de manipulación» (en lo sucesivo, «función de cambio»). En el modo 0 (modo de circulación), la cuota de recirculación de gases (en lo sucesivo, «**cuota EGR**»), es decir, la parte de los gases de escape que es objeto de retorno, se reduce, lo que cambia el momento y la duración de la inyección. Cuando el vehículo controvertido se mueve en el modo 0 (modo de circulación) en el NEDC no cumple los valores límite que el Reglamento n.º 715/2007 establece para el NOx. Como el vehículo controvertido, en condiciones reales de conducción, se encuentra casi exclusivamente en el modo 0 (modo de circulación), tampoco cumple en ese caso los valores límite de NOx.

La función de cambio se conoció internacionalmente a raíz de una misiva de la United States Environmental Protection Agency (Agencia de Protección del Medioambiente de los Estados Unidos) de 18 de septiembre de 2015, en la que se describía la función de cambio en los vehículos del fabricante producidos para el mercado estadounidense y se apreciaba su ilegalidad. No es posible determinar si y, en su caso, de qué manera los motores y el software de control de los motores del vehículo controvertido se distinguen del diseño del motor y del software de control de los vehículos producidos por el fabricante para el mercado estadounidense. [omissis]

El vehículo controvertido es técnicamente seguro y apto para circular y, por tanto, en lo que concierne a estos aspectos, puede ser utilizado sin limitación en la vía pública.

En el momento de la compra, para el demandante era importante adquirir un vehículo diésel de bajo consumo. [omissis] Si el demandante hubiera sabido que, debido al software de manipulación, el vehículo controvertido no se ajustaba a las especificaciones legales, no habría comprado el vehículo.

[omissis]

Mediante carta de 8 de octubre de 2015 del importador general de vehículos VW en Austria, la sociedad Intercar Austria GmbH, el demandante fue informado de que era necesario realizar reparaciones en el vehículo controvertido y de que el

fabricante asumiría el coste de todas las medidas de reparación necesarias en el vehículo. Del contexto general de dichas cartas se deduce que los valores de NOx indicados en la homologación de tipo se desvían de los valores reales. Además, se solicitó al demandante que permitiera la instalación de una **actualización** que elimina la función de cambio. La actualización había sido desarrollada por la demandada y se instaló en el vehículo controvertido.

Al menos después de su actualización, la válvula EGR, es decir, un componente que puede afectar a las emisiones, está construida de modo que regula la cuota EGR de manera que solamente entre 15 y 33 grados centígrados y solamente 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 [omissis] (este proceso se denomina a continuación, de forma abreviada, «**marco térmico**»). Debido a la reducción a 0 de la cuota EGR se produce un aumento en las emisiones de NOx más allá de los valores límite de NOx previstos en el Reglamento n.º 715/2007. La actualización incluye otros cambios que conducen a una modificación en las pautas del nivel de emisiones frente a las anteriores a la actualización. A falta de información sobre dicha actualización, no es posible determinar dichos cambios, con excepción de la metodología del marco térmico.

No es posible determinar que dicho marco térmico sea necesario para proteger al motor contra averías. No es posible determinar que el consumo, la generación de hollín, la potencia y el rendimiento general se vean perjudicados por la actualización. No cabe determinar que, en caso de ejecutar la actualización sin establecer un marco térmico, no se cumplirían (o no se podrían cumplir) los requisitos del Reglamento n.º 715/2007 en cuanto a la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación conforme al artículo 4, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. En Austria, la mayor parte del año las temperaturas son inferiores a los 15 grados centígrados. No es posible determinar que, una vez ejecutada la actualización, se redujera el valor de mercado del vehículo controvertido.

El Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal alemana de vehículos; en lo sucesivo, «KBA») [omissis] ha autorizado un reequipamiento técnico (en concreto, la actualización) [omissis] y, por tanto, no ha cancelado la autorización de tipo, si bien el KBA ha constatado (en parte con efectos jurídicos) (i) la inexistencia de dispositivos de desactivación prohibidos, (ii) los dispositivos de desactivación existentes se clasifican como admisibles, (iii) los valores límite de emisiones contaminantes y los demás requisitos se cumplen, (iv) los valores de consumo y las emisiones de CO2 indicados inicialmente por el fabricante han sido confirmados por un servicio técnico y (v) no han cambiado la potencia del motor, el par máximo y los valores de contaminación acústica que habían sido comunicados. El KBA no tiene conocimiento del software utilizado por el fabricante para la actualización, puesto que no solicitó que fuera aportado. No es

posible determinar qué otra información tuvo a su disposición el KBA cuando autorizó la actualización y cuando apreció lo que antecede.

II. Valoración de las pruebas y relevancia de las mismas:

La cuestión de en qué medida son necesarias otras diligencias de prueba depende también de las cuestiones jurídicas relativas al Derecho de la Unión que hay que resolver. Por lo que respecta a estas cuestiones y a su pertinencia para el procedimiento nacional, el órgano jurisdiccional remitente considera que los hechos han sido establecidos.

[omissis] [Información detallada sobre la prueba practicada]

III. Disposiciones del 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 15:

La Comisión debe examinar de forma continuada la necesidad de revisar el nuevo ciclo de conducción europeo como el procedimiento de ensayo que ofrece la base de la normativa sobre homologación de tipo en materia de emisiones. Quizá haga falta actualizar o reemplazar los ciclos de ensayo para reflejar los cambios producidos en las especificaciones de los vehículos y en el comportamiento de los conductores. Pueden ser necesarias revisiones para asegurarse de que las emisiones del mundo real se corresponden con las que se miden en la homologación de tipo. Asimismo, debe considerarse el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones y la introducción de «no sobrepasar» como concepto reglamentario.

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.

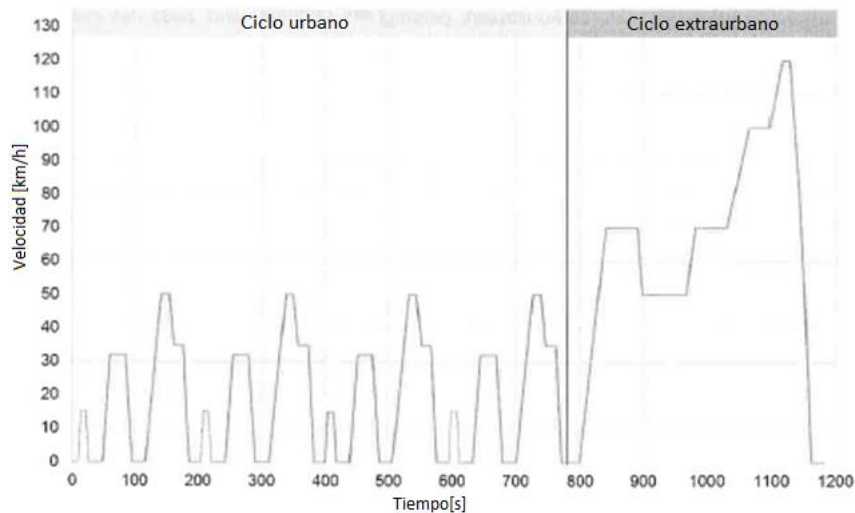
El vehículo controvertido está sujeto a los límites de emisiones del anexo 1, cuadro 1 (Euro 5), del Reglamento n.º 715/2007.

Dichos valores deben determinarse, en el caso del vehículo controvertido, en el marco del ensayo del tipo 1 conforme al anexo III del Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

El punto 3.1 del anexo III del Reglamento n.º 692/2008 se remite, en lo que respecta a los requisitos técnicos, a los especificados en el anexo 4 del Reglamento CEPE n.º 83. Dicho anexo 4 describe la realización del ensayo del tipo 1 con arreglo al apartado 5.3.1 del Reglamento CEPE n.º 83 y el apéndice 1 de dicho anexo 4 establece el ciclo de conducción que debe respetarse en tal ensayo.

Ese ciclo de conducción se denomina comúnmente, y también en la presente resolución, «nuevo ciclo de conducción europeo» o, de forma abreviada, «NEDC». El ensayo al que se somete el vehículo conforme al apartado 5.3.1 del Reglamento CEPE n.º 83 se efectúa sobre un banco dinamométrico y dura 19 minutos y 40 segundos (= 1 180 segundos). A tal efecto, se recorre el NEDC, que consta de una parte 1, «ciclo urbano» (apartado 5.3.1.2.2 del Reglamento CEPE n.º 83), y de una parte 2, «ciclo extraurbano» (apartado 5.3.1.2.3 del Reglamento CEPE n.º 83). Estas dos partes del NEDC se representan conjuntamente en el siguiente gráfico:

Nuevo ciclo de conducción europeo (NEDC)



[omissis]

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 NO_x alcanza una temperatura suficientemente elevada para lograr un funcionamiento eficaz dentro de los cuatrocientos segundos a partir de un arranque en frío a -7°C, como se describe en el ensayo del tipo 6.

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

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 NO_x y del sistema EGR a bajas temperaturas.

IV. Derecho nacional/Carácter prejudicial:

1. Acerca de la impugnación del contrato por causa de error:

El artículo 871 del Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil austriaco; en lo sucesivo, «ABGB») establece que *«si una parte contratante estaba condicionada por un error relativo al contenido de la declaración que hubiese realizado o que hubiese recibido la otra parte y ese error se refiere al elemento principal o a una cualidad esencial de este que era el objeto preferente de la intención y así se declaró, dicha parte no quedará obligada si el error fue causado por la otra parte o si esta, según las circunstancias, debió percibirlo por ser evidente o fue informada a tiempo»*.

Como se aprecia, esta norma impone varios requisitos. Si se cumplen y se acude a la vía judicial, el órgano jurisdiccional deberá anular *ex tunc* el contrato mediante una sentencia constitutiva. A continuación, los requisitos pertinentes para la decisión prejudicial:

1.1. Existencia de un error:

De los hechos se desprende que el demandante supuso que adquiriría un vehículo que cumplía con los requisitos legales (del Derecho de la Unión). De los hechos se desprende asimismo que en el vehículo controvertido adquirido por el demandante se instaló una función de cambio. Esta función de cambio es contraria a lo dispuesto en el Reglamento n.º 715/2007 y, en particular, a su artículo 5. Ello resulta del hecho de que la válvula EGR y el sistema de inyección son componentes que pueden afectar a las emisiones y que han sido contruidos de modo que únicamente se ajustan a lo exigido por el Reglamento n.º 715/2007 y en sus medidas de aplicación durante la realización de un ensayo del tipo 1 conforme al anexo III del Reglamento n.º 692/2008. Cuando el vehículo se desplaza en condiciones ordinarias de funcionamiento, estos componentes se regulan de un modo que no cumple lo dispuesto en el Reglamento n.º 715/2007 y en sus medidas de aplicación.

Tampoco estamos ante un dispositivo de desactivación admisible en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, ya que, como sostiene la propia demandada al parecer acertadamente, no se trata de un dispositivo así [omissis]. Por el contrario, la programación debe entenderse precisamente en el sentido de que, en condiciones normales de conducción, el equipamiento del vehículo controvertido no se ajusta de entrada a lo exigido por el Reglamento n.º 715/2007 (especialmente al artículo 5, apartado 1), de modo que ni siquiera puede tener lugar una desactivación (excepcional) de componentes que puedan afectar a las emisiones y, por tanto, tampoco se puede desactivar un funcionamiento que se ajuste a lo exigido. De hecho, el vehículo controvertido se encuentra solo excepcionalmente en un estado que se ajuste a lo exigido [modo 1 (NEDC)].

En consecuencia, el vehículo controvertido no cumple los requisitos legales (del Derecho de la Unión). Dado que el demandante estuvo condicionado por un error sobre esta circunstancia, se cumple este requisito.

1.2. Relevancia del error:

[*omissis*] El ABGB traza [*omissis*] límites relativamente estrechos para admitir que se invoque un error [*omissis*]. Un error de este tipo, que conduce a la anulación del contrato, se denomina comúnmente «relevante».

[*omissis*] En el caso de autos, en el momento de la celebración del contrato el demandante esperaba que el vehículo controvertido cumpliera los requisitos legales (del Derecho de la Unión). Como se ha señalado anteriormente, el vehículo controvertido no satisface esas expectativas. Procede cuestionarse en concreto si, por la naturaleza del negocio jurídico, se trata de una característica implícitamente exigida. [*omissis*] [*omissis*] [Verificación de si se trata de un error relevante]. El error [*omissis*] es relevante.

1.3. Carácter esencial del error:

Si quien emite la declaración de voluntad no hubiera celebrado el negocio jurídico en caso de ausencia de error, ese error será esencial. No será un error esencial si quien emite la declaración de voluntad habría celebrado el negocio jurídico de otro modo en caso de ausencia de error [*omissis*].

De los hechos se desprende que, si el demandante hubiera sabido que, debido al software de manipulación, el vehículo controvertido no se ajustaba a las especificaciones legales, no lo habría comprado.

En consecuencia, partiendo de la situación jurídica antes descrita, procede concluir que el error es esencial en el sentido expuesto. Fue causal para la celebración del contrato. Por consiguiente, procede anular el contrato si concurren los demás requisitos.

1.4. Impugnación:

A pesar de que concurren los requisitos de los puntos 1.1 a 1.3, el demandante solo podrá impugnar el negocio jurídico si se cumple alguno de los siguientes requisitos: i) el error fue causado por la otra parte; ii) la otra parte debió percibir el error por ser evidente, iii) quien padece el error no fue informado a tiempo, o iv) ambas partes contratantes incurrieron juntas en un error [*omissis*]. [Examen de si es posible una impugnación por error] Por consiguiente, como resultado de la valoración jurídica procede concluir que el demandante puede impugnar el contrato.

1.5. Satisfacción:

En Derecho austriaco se sostiene que la contraparte de quien padece el error puede evitar las consecuencias jurídicas del error si coloca a quien lo padece en la posición que hubiera tenido si sus ideas erradas hubieran sido acertadas, es decir, si mantiene el negocio jurídico tal como quien incurrió en el error pensaba que lo estaba celebrando. En ese caso, quien efectuó la declaración viciada ya no tendrá causa para demandar, pues habrá quedado satisfecho.

[*omissis*] La demandada señala que, mediante la instalación de la actualización, el demandante ha recibido satisfacción en el sentido de la normativa antes mencionada y que, por consiguiente, no procede anular el contrato.

El demandante afirma que no ha recibido satisfacción mediante la instalación de la actualización y lo fundamenta, en particular, señalando que la función de cambio es también una medida prohibida por la ley.

En consecuencia, cuando dicte sentencia, el órgano jurisdiccional remitente deberá esclarecer si la situación resultante de la actualización es una solución técnica que satisface lo exigido por el Derecho de la Unión, en particular por el Reglamento n.º 715/2007 y por el Reglamento n.º 692/2008. Solamente en ese caso el demandante habrá recibido satisfacción, no procederá anular el contrato ni reducir el precio y se deberá desestimar la demanda. [*omissis*]

La cuestión es, por lo tanto, prejudicial para este procedimiento.

V. Motivación de la cuestión prejudicial planteada

Las cuestiones prejudiciales se plantean porque no consta (de forma cierta) jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a la interpretación del artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 en este contexto. [*omissis*]

Este tema ocupa intensamente a los tribunales austriacos. [*omissis*] Asimismo, a resultas de los procedimientos consta que también ante los órganos jurisdiccionales de otros Estados miembro hay procedimientos pendientes, razón por la cual estas cuestiones seguramente revistan importancia a escala de la Unión.

[*omissis*]

Landesgericht Eisenstadt,

[*omissis*]

Eisenstadt, a 29 de enero de 2020

[*omissis*]