

**Asunto C-592/23****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

26 de septiembre de 2023

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Austria)

**Fecha de la resolución de remisión:**

6 de septiembre de 2023

**Partes demandantes:**

LK

AK

**Parte demandada:**

Volkswagen AG

**Objeto del procedimiento principal**

Pago de 20 532 euros más intereses y costas a cambio de la devolución de un vehículo, por estar provisto de un dispositivo de desactivación ilícito, o bien de una indemnización por daños y perjuicios.

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Derecho de la Unión y del Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE); artículo 267 TFUE

**Cuestiones prejudiciales**

1. ¿Deben interpretarse el artículo 2, punto 6, y el anexo III, punto 3.13.4, del Reglamento de aplicación (CE) n.º 692/2008/CE (en relación con el artículo 3,

punto 10, del Reglamento n.º 715/2007/CE), en el sentido de que un dispositivo anticontaminante (programa de control para la regeneración del catalizador de almacenamiento en el ciclo de preparación), considerado como un sistema de regeneración continua porque tal regeneración (proceso de purificación) se produce al menos una vez durante un ensayo del tipo 1 y el dispositivo ya se ha regenerado al menos una vez durante el ciclo de preparación del vehículo (preacondicionamiento), constituye un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento 715/2007/CE?

2. a) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 2, letra c) del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE [en relación con el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE, el artículo 2, punto 6, y el anexo III, punto 3.13.4, del Reglamento de aplicación (CE) n.º 692/2008/CE], en el sentido de que estará permitido (en su caso) tal dispositivo de desactivación porque se cumplen sustancialmente los requisitos del pertinente procedimiento de medición de emisiones?

b) ¿Deben interpretarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE [en relación con el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE, el artículo 2, punto 6, y el anexo III, punto 3.13.4, del Reglamento de aplicación (CE) n.º 692/2008/CE], en el sentido de que estará permitido (en su caso) tal dispositivo de desactivación si el funcionamiento relevante en materia de emisiones que muestra en el procedimiento de medición (prueba de homologación) se da en un 80 % de los casos también en condiciones de funcionamiento normales (en funcionamiento real)?

3. ¿Deben interpretarse el punto 2.20 y el anexo 13, punto 3, del Reglamento de la CEPE [en relación con el anexo III, punto 3.13.1, y el artículo 2, punto 6, del Reglamento de aplicación (CE) n.º 692/2008/CE] en el sentido de que la disposición contenida en el anexo 13, punto 3, segunda frase, del Reglamento de la CEPE, según la cual el interruptor (para impedir o permitir el proceso de regeneración) solo puede accionarse durante los ciclos de acondicionamiento previo para impedir la regeneración, únicamente es aplicable al procedimiento de ensayo específico contemplado en el anexo 13 del Reglamento de la CEPE y, por ello, al ensayo de emisiones de un vehículo con un sistema de regeneración periódica, pero no respecto de un vehículo con un sistema de regeneración continua?

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

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: artículo 2, punto 6, y anexo III, secciones 3.13.1 y 3.13.4.

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: artículo 3, punto 10, y artículo 5, apartados 1 y 2, letra c)

### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil): artículos 874 y 1295, apartado 2

### **Disposiciones de Derecho internacional invocadas**

Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible: punto 2.20 y anexo 13, punto 3

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 El 3 de abril de 2015, los demandantes adquirieron en un concesionario de vehículos un turismo nuevo, modelo VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG, fabricado por la demandada, por un precio de compra de 26 100 euros. El vehículo está equipado con un motor EA 288 (EU-6 NSK), y está sujeto a la norma de emisiones EU 6. Debido a su diseño y programación, este motor no se ha visto afectado por la problemática relativa a los valores de NOx en la serie de motores EA 189 (EU 5). La homologación de tipo UE para el vehículo sigue siendo válida.
- 2 Para la purificación de los gases de escape, el vehículo lleva instalado un sistema de recirculación de gases de escape a baja presión (LP-EGR). La recirculación de los gases de escape se utiliza para la reducción de las emisiones de óxido de nitrógeno dentro del motor. El vehículo dispone de una ventana térmica para temperaturas exteriores de entre -24 grados Celsius y +70 grados Celsius. La implementación de esta ventana térmica resulta necesaria desde un punto de vista técnico para la durabilidad de la válvula EGR, el refrigerador EGR y la aleta del refrigerador EGR, así como para el filtro de partículas diésel y el turbocompresor.
- 3 A este respecto, es pacífico que no se trata de un dispositivo de desactivación prohibido en todo caso en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE (con independencia de la cuestión de la protección del motor en el caso concreto), porque está en funcionamiento durante

la mayor parte del año como consecuencia de las temperaturas exteriores predominantes.

- 4 De resultas de la reducción continuada de la EGR dentro de la ventana térmica, aumentan forzosamente los valores de NOx que se generan en el interior del motor. Para mantener estas emisiones contaminantes en el nivel más bajo posible, se instala en el vehículo un catalizador de almacenamiento de NOx. Este catalizador puede almacenar químicamente entre el 50 y el 70 % de los óxidos de nitrógeno durante la conducción normal. Debe regenerarse periódicamente mediante la combustión para preservar su funcionamiento. La regeneración dura aproximadamente entre 3 y 10 segundos y se produce, en función del fabricante, a intervalos de entre 5 a 10 km durante el funcionamiento ordinario. En el caso del vehículo en cuestión, la regeneración se efectúa aproximadamente cada 5 km o cuando el catalizador está completamente saturado. Durante la regeneración, se produce un breve aumento (de una duración de entre 3 a 10 segundos) de las emisiones de NOx.
- 5 En el vehículo de la demandante se ha instalado un «precon» (preacondicionamiento) con reconocimiento de curvas de conducción. Este programa de control reconoce cuándo se está preparando el vehículo para la medición de los gases de escape en el banco de pruebas. En tal caso, se activa la regeneración con independencia de la distancia recorrida desde la última regeneración y del grado de saturación del catalizador. De este modo se consigue que el ciclo de prueba real comience siempre con el catalizador regenerado.
- 6 Cuando se evalúan los valores de las emisiones de gases de escape en el banco de pruebas, se simula un comportamiento de conducción específico del vehículo, de conformidad con la normativa europea en materia de ensayo, mediante un ciclo de ensayo normalizado (nuevo ciclo de conducción europeo o NEDC, por sus siglas en inglés), que se corresponde con las fases de aceleración, conducción constante y desaceleración en zonas urbanas y no urbanas a lo largo de un período de 1 180 segundos y un recorrido de aproximadamente 11 km. Sobre la base del preacondicionamiento, en un trayecto simulado de más de 11 km, el catalizador se regenera siempre dos veces, y nunca tres, lo cual apareja un aumento a corto plazo de los contaminantes. Ello no se corresponde siempre con los procesos en funcionamiento real, porque también se puede iniciar un viaje de más de 11 km con un catalizador casi saturado. En términos puramente matemáticos, la regeneración se produce 2,2 veces en un trayecto de 11 km en funcionamiento real, con intervalos de regeneración de 5 km. Sin el reconocimiento de curvas en el preacondicionamiento, la regeneración podría producirse también tres veces durante un ciclo de ensayo, en términos estrictamente matemáticos, en uno de cada cinco casos.
- 7 Las demandantes solicitan (con carácter principal) que se les pague un importe de 20 532 euros más intereses y costas a cambio de la devolución del vehículo. A su juicio, el motor instalado está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido.

- 8 El órgano jurisdiccional de primera instancia estimó parcialmente las pretensiones de la demanda. En su opinión, el tipo de motor EA 288 en cuestión no lleva un dispositivo de desactivación prohibido. Sin embargo, merece una valoración distinta el reconocimiento de curvas de conducción (preacondicionamiento) utilizado en el banco de pruebas, pues la diferenciación en la regeneración en modo de ensayo, por un lado, y en funcionamiento real, por otro, independiente del comportamiento de conducción, no sirve para evitar peligros, aun cuando desde un punto de vista puramente técnico no se «desactive» nada.
- 9 El órgano jurisdiccional de apelación desestimó las pretensiones de la demanda en su integridad. En su opinión, no se trata de un dispositivo de desactivación prohibido:
- 10 Visto de forma aislada, cabría considerar que el programa de preacondicionamiento constituye un dispositivo de desactivación (prohibido), porque mediante la regeneración del catalizador anticipada al ensayo se modifica un parámetro del sistema de control de emisiones de forma tal que «podría» reducirse su eficacia. Sin embargo, no ha de darse forzosamente en modo alguno tal reducción, pues la regeneración del catalizador también puede producirse de forma efectiva al final del último trayecto realizado antes de la prueba, de suerte que el trayecto real siguiente puede iniciarse también con el catalizador purificado, lo cual es equiparable a un trayecto de prueba de conducción después del preacondicionamiento en el banco de pruebas. En tal caso, las condiciones serían exactamente las mismas que se dan en el ciclo de ensayo, pues en cada caso se daría comienzo al mismo con el catalizador purificado.
- 11 Sin embargo, a su juicio, desde un punto de vista jurídico, lo decisivo es que, de conformidad con el artículo 2, punto 6, del Reglamento de aplicación, aplicable al caso de autos (en relación con el anexo III, punto 3.13, de dicho Reglamento de aplicación y con el anexo 13, punto 3, del Reglamento de la CEPE), se contempla tanto un sistema de regeneración periódica como un sistema de regeneración continua; respecto a este último no se exige un procedimiento de ensayo específico. Estas disposiciones ponen de manifiesto que se permite la implementación de tales sistemas, lo cual se aplicará en concreto a la regeneración en el marco de la preparación del vehículo en el ciclo de ensayo, siempre que, cuando menos, se produzca una regeneración más durante el ensayo. Mediante la regeneración en el preacondicionamiento se garantiza que en el ciclo de ensayo no se registren más valores de NO<sub>x</sub> almacenados en el catalizador generados por un trayecto anterior, que se añadan a las emisiones emitidas en el proceso, pues ello supondría una distorsión de los valores recogidos.
- 12 Contra esta sentencia se dirige el recurso de casación interpuesto por las demandantes, por el que solicitan que se estimen las pretensiones de la demanda.
- 13 En su escrito de contestación al recurso de casación, la demandada solicita que se desestime el recurso interpuesto por la otra parte o, con carácter subsidiario, se deniegue su estimación.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 14 Los demandantes alegan que se han programado dos dispositivos de desactivación, esto es, un dispositivo en función de la temperatura y, al mismo tiempo, un dispositivo en función del banco de pruebas o, en su caso, dependiente del funcionamiento real. Sostienen que se vieron engañados por la manipulación intencionada de los representantes de la demandada, por lo que reclaman una indemnización de daños y perjuicios mediante reparación en especie. Asimismo, consideran que la demandada ha incurrido también en responsabilidad extracontractual por daños contrarios a las buenas costumbres.
- 15 La demandada opone a las anteriores alegaciones que el tipo de motor EA 288 en cuestión no está equipado con un dispositivo de desactivación (prohibido). Por tanto, el rango de temperatura de la ventana térmica es tan amplio que el sistema de recirculación de gases de escape funciona en Austria en un 100 %. Para obtener valores medidos comparables, el reconocimiento de la curva de conducción en el preacondicionamiento da lugar a que la regeneración del catalizador de almacenamiento de NOx, que de otro modo se produciría regularmente cada 5 km, se produzca durante el preacondicionamiento para que el ciclo de ensayo real sea representativo.

### **Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial**

- 16 En el procedimiento de casación, se suscita la cuestión de si el preacondicionamiento incorporado con reconocimiento de curva de conducción (programa de control para la regeneración del catalizador en el ciclo de preparación) constituye un dispositivo de desactivación ilegal en el sentido del artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007/CE.
- 17 1.1 Mediante la primera cuestión se pretende elucidar si un sistema de regeneración continua (a diferencia de un sistema de regeneración meramente periódica) puede ser un dispositivo de desactivación. En efecto, el Oberster Gerichtshof parte de que el preacondicionamiento en cuestión es un sistema de regeneración continua. De acuerdo con las comprobaciones efectuadas, se cumplen tanto los requisitos contemplados en el artículo 2, punto 6, del Reglamento de aplicación como los del anexo III, punto 3.13.4, del Reglamento de aplicación para afirmar que se trata de un sistema de regeneración continua.
- 18 1.2 El artículo 2, punto 6, del Reglamento de Aplicación (cuyo contenido coincide con el del punto [2.20], primera frase, del Reglamento de la CEPE) define el sistema de regeneración periódica. El anexo III, punto 3.13.4, del Reglamento de Aplicación parte de la citada disposición; a tal respecto, la primera frase se corresponde con el punto [2.20], segunda frase, del Reglamento de la CEPE. En la segunda frase (cuyo contenido es idéntico del punto [2.20], tercera frase, del Reglamento de la CEPE) define el sistema de regeneración continua como una forma específica de un sistema de regeneración periódica y establece

que no se requerirá un procedimiento de ensayo especial para el sistema de regeneración continua.

- 19 Por tanto, habrá de distinguirse entre un sistema de regeneración periódica y un sistema de regeneración continua. La particularidad de un sistema de regeneración continua radica en que la regeneración se produce al menos una vez por ensayo del tipo 1 cuando el dispositivo ya se ha regenerado al menos una vez a lo largo del ciclo de preparación del vehículo.
- 20 La decisión de no exigir un procedimiento de ensayo especial para un sistema de regeneración continua significa que no procede aplicar el anexo 13, punto 3, del Reglamento de la CEPE (en relación con el anexo III, punto 3.13.1, del Reglamento de aplicación). El procedimiento de ensayo contemplado en el anexo 13, punto 3, del Reglamento de la CEPE se aplica, por consiguiente, únicamente a los vehículos con un sistema de regeneración periódica, y no a los que cuentan con un sistema de regeneración continua. Estas conexiones resultan confirmadas de forma indubitada por el punto 2.20 del Reglamento de la CEPE (cuyas normas son de idéntico contenido). En él se señala expresamente que el anexo 13 del Reglamento de la CEPE no se aplicará a los sistemas de regeneración continua. Por tanto, al sistema de regeneración continua se le aplicará el procedimiento de ensayo contemplado en el anexo 4 *bis* del Reglamento de la CEPE. En tal caso, las mediciones de los gases de escape solo se efectúan en el ciclo de ensayo efectivo. Por contra, en los sistemas de regeneración periódica se dan otros ciclos de ensayo (ciclo de preparación; ciclo de regeneración).
- 21 1.3 En virtud de la ficción jurídica establecida en el anexo III, punto 3.13.4, segunda frase, del Reglamento de aplicación, la modalidad específica descrita de un sistema de regeneración periódica tendrá la consideración de sistema de regeneración continua, a efectos de su funcionamiento de prueba (en el banco de pruebas) ha de suponerse que el sistema de regeneración está en funcionamiento continuado (permanente). Por tanto, no debe tenerse en cuenta el control del proceso de regeneración en la medición de las emisiones de gases de escape, de suerte que, a juicio del Oberster Gerichtshof, ha de partirse de que el modo de funcionamiento (y de acción) del motor es constante (uniforme) a efectos de la medición.
- 22 Si el funcionamiento uniforme del motor se aplica al funcionamiento de prueba en virtud de la ficción jurídica antes descrita, habrá de observarse lo mismo respecto al funcionamiento real, porque solo será posible establecer una comparación significativa con el funcionamiento real (con consecuencias jurídicas perjudiciales en caso de modificaciones relevantes en las emisiones) en caso de que se den las mismas condiciones de partida en relación con el funcionamiento del sistema de control de las emisiones. Por este motivo, cabe suponer que, en un sistema de regeneración continua, tal sistema de regeneración se encuentra en funcionamiento permanente respecto al funcionamiento real.

- 23 Ello significaría que mediante un sistema de regeneración continua no se activa, modula, aplaza o desactiva parte alguna del sistema de control de emisiones en su funcionamiento, de modo que se reducirá la eficacia del sistema de control de las emisiones en el funcionamiento real. De seguirse este planteamiento, un sistema de regeneración continua no podría ser un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007/CE.
- 24 2.1 La segunda cuestión, letras a) y b), versa sobre la existencia de una causa de justificación, aun cuando deba partirse de que se trata de un dispositivo de desactivación.
- 25 2.2 El artículo 5, apartado 2, letra c), del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE prevé una causa de justificación expresa para el caso de que, pese a haber un dispositivo de desactivación, se cumplen sustancialmente las condiciones del respectivo procedimiento de ensayo. El punto 3.13.4 del anexo III del Reglamento de aplicación prevé expresamente la utilización de un preacondicionamiento (programa de control para la regeneración del catalizador en el ciclo de preparación) y dispone que, si concurren determinados requisitos en el caso concreto, se considerará que el sistema de regeneración en cuestión es de regeneración continua, lo cual da lugar a que deba realizarse un ensayo del tipo 1. Por consiguiente, las condiciones de ensayo en cuestión en el presente asunto prevén, a efectos de la aplicabilidad de una prueba de homologación (tipo 1), que durante el ciclo de preparación deberá regenerarse al menos una vez el dispositivo anticontaminante (catalizador). Si este requisito se prescribe en las normas aplicables al procedimiento de ensayo pertinente, también deberá cumplirse la exención contemplada en el artículo 5, apartado 2, letra c), del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 26 2.3 De conformidad con el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE, los componentes que puedan afectar a las emisiones deberán garantizar que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE, en particular los valores límite. En este contexto, en su sentencia C-693/18, CLCV, apartado 99, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007/CE debe interpretarse en el sentido de que un programa informático que modifica el nivel de emisiones de los vehículos en función de las condiciones de uso que detecta y que solo garantiza el respeto de los límites de emisiones cuando tales condiciones se corresponden con las que se aplican durante los procedimientos de homologación constituye un dispositivo de desactivación, aun cuando la mejora del rendimiento del sistema de control de las emisiones también pueda observarse puntualmente en condiciones normales de utilización del vehículo. Ello significa, *a sensu contrario*, que un dispositivo de desactivación será legal cuando las emisiones que se dan en el ciclo de ensayo se dan también, o en la mayor parte de los casos, en una situación de funcionamiento real.
- 27 Así ocurre con el preacondicionamiento que ha de examinarse en el presente asunto. Según las comprobaciones efectuadas, durante el ciclo de ensayo real se

produce dos veces la regeneración, mientras que en una situación de conducción real —con los intervalos de regeneración dados de 5 km en un trayecto (comparable al ciclo de ensayo) de 11 km— la regeneración tiene lugar 2,2 veces. En una situación de conducción real, la regeneración puede darse, pues, hasta tres veces, y, en términos puramente matemáticos, en uno de cada cinco casos. Partiendo de ello, en la situación de funcionamiento real (en comparación con el funcionamiento de ensayo), no cabe suponer en modo alguno que se producen tres situaciones de regeneración periódica. Si bien tal número de regeneraciones es posible —en función del estado de carga del catalizador—, se darán con una frecuencia sustancialmente mayor las situaciones en las que solo se den dos regeneraciones, esto es, en un 80 % de los casos. En la mayoría de los casos, se produce, pues, en funcionamiento real, una regeneración del catalizador de forma tal que las condiciones serán las mismas que en el ciclo de ensayo.

- 28 En el caso de que el funcionamiento del dispositivo de control de las emisiones (catalizador) en funcionamiento real sea igual en un 80 % al que se da en funcionamiento de ensayo, a juicio del Oberster Gerichtshof, no cabrá afirmar que la reducción de emisiones se observa solo puntualmente en una situación de funcionamiento real.
- 29 **3.** La tercera cuestión hace referencia a la objeción de las demandantes según la cual el preacondicionamiento no constituye un sistema de regeneración continua porque el interruptor con que está equipado el vehículo que puede impedir o permitir el proceso de regeneración se acciona durante el ciclo de preparación, con el fin de producir la regeneración del catalizador y no solo de impedirla. A juicio de las demandantes, ello está prohibido de conformidad con anexo 13, punto 3, del Reglamento de la CEPE (véase también el punto 3.2.3).
- 30 Ciertamente, el anexo 13, punto 3, del Reglamento de la CEPE se aplica a un sistema de regeneración periódica (con los procedimientos de ensayo específicos contemplados en el anexo 13 del Reglamento de la CEPE), pero no a un sistema de regeneración continua (ensayo de tipo 1 de conformidad con el anexo 4 *bis* del Reglamento de la CEPE). En efecto, de conformidad con el anexo III, punto 3.13.4, del Reglamento de aplicación (cuyo contenido es idéntico al del punto 2.20, tercera frase, del Reglamento de la CEPE), en un sistema de regeneración continua se prevé expresamente que la regeneración del catalizador deberá tener lugar como mínimo una vez en el ciclo de preparación. El hecho de que esta regeneración se desencadene de forma consciente y que, por tanto, el ciclo de ensayo real comience con un catalizador vacío es una circunstancia prescrita y no perjudicial.