

**Asunto C-308/23****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:**

17 de mayo de 2023

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Landgericht Duisburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Duisburgo, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

26 de abril de 2023

**Parte demandante:**

YV

**Parte demandada:**

Mercedes-Benz Group AG

**Objeto del procedimiento principal**

Interpretación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en relación con los dispositivos de desactivación prohibidos y las manipulaciones de los turismos diésel en el banco de pruebas

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

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE, en particular,

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. 1-16) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 715/2007»)

Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO 2007, L 263, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 2007/46»)

### Cuestiones prejudiciales

1. ¿Puede un elemento de diseño de un vehículo 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 modificar, según los resultados de dicha detección, los parámetros del proceso de combustión en el motor, reducir la eficacia del sistema de control de las emisiones en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 y constituir, por tanto, un dispositivo de desactivación, en el sentido de dicho artículo, si la modificación de los parámetros del proceso de combustión resultante de la detección del elemento de diseño aumenta las emisiones de una sustancia nociva determinada, como los óxidos de nitrógeno, pero al mismo tiempo reduce las emisiones de una o varias sustancias nocivas, como partículas, hidrocarburos, monóxido de carbono y/o dióxido de carbono?
2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión: ¿en qué circunstancias constituye el elemento de diseño en tal caso un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007?
3. ¿Puede estar prohibido, de conformidad con el Derecho de la Unión, desde un punto de vista distinto del relativo a la existencia de un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, un circuito o un sistema de control instalado en un vehículo que, en virtud de la modificación de los parámetros del proceso de combustión a que da lugar, aumenta, por un lado, las emisiones de una sustancia nociva determinada, como óxidos de nitrógeno, pero al mismo tiempo reduce las emisiones de una o varias sustancias nocivas, como partículas, hidrocarburos, monóxido de carbono y/o dióxido de carbono?
4. En caso de respuesta afirmativa a la tercera cuestión, ¿en qué circunstancia será tal el caso?
5. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿estará permitido, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento si, pese a no ser necesario para la protección del motor contra averías o accidentes, sí lo es para garantizar el manejo seguro del vehículo?
6. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿se oponen las disposiciones de Derecho nacional que imponen íntegramente al adquirente de un

vehículo la obligación de demostrar la existencia de un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, y, además, que no se dan circunstancias en virtud de las cuales se permita con carácter excepcional un dispositivo de desactivación en el sentido antes expuesto, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, sin que el fabricante del vehículo esté obligado a facilitar la información a este respecto en el marco de la práctica de la prueba, a los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, mencionados en la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 2023 (asunto C-100/21), en la medida en que de estas últimas disposiciones se desprende que el comprador de un vehículo debe tener derecho a reclamar daños y perjuicios al fabricante de dicho vehículo en caso de que el vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido (véanse los apartados 91 y 93 de la citada sentencia)?

7. En caso de respuesta afirmativa a la sexta cuestión, ¿cuál es el reparto de la carga de la prueba previsto en el Derecho de la Unión en un litigio entre el adquirente de un vehículo y su fabricante en relación con el derecho del primero a obtener una indemnización del segundo por la existencia de un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, y por la concurrencia de unos hechos en virtud de los cuales dicho dispositivo está autorizado, con carácter excepcional, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento n.º 715/2007? ¿Gozan las partes de una atenuación de la carga de la prueba o deben asumir alguna obligación, y, de ser así, cuál? En caso de que existan obligaciones, ¿cuáles son las consecuencias de su incumplimiento?

8. En caso de respuesta afirmativa a la tercera cuestión, ¿se oponen las disposiciones de Derecho nacional que imponen íntegramente al adquirente de un vehículo la obligación de demostrar la existencia de un circuito o de un sistema de control que si bien no procede calificar de dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, sí está prohibido por otras razones, sin que el fabricante del vehículo esté obligado a facilitar la información a este respecto en el marco de la práctica de la prueba, a los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, mencionados en la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 2023 (asunto C-100/21), en la medida en que de estas últimas disposiciones se desprende que el comprador de un vehículo debe tener derecho a reclamar daños y perjuicios al fabricante de dicho vehículo en el caso de que el vehículo esté equipado con un circuito o un sistema de control prohibido (véanse los apartados 91 y 93 de la citada sentencia)?

9. En caso de respuesta afirmativa a la octava cuestión, ¿cuál es el reparto de la carga de la prueba previsto en el Derecho de la Unión en un litigio entre el adquirente de un vehículo y su fabricante en relación con un derecho del primero a obtener una indemnización del segundo por la existencia de un circuito o un sistema de control prohibido del tipo mencionado en la octava cuestión? ¿Gozan las partes de una atenuación de la carga de la prueba o deben asumir alguna

obligación, y, de ser así, cuál? En caso de que existan obligaciones, ¿cuáles son las consecuencias de su incumplimiento?

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

TFUE, en particular los artículos 267 y 67, apartados 1 y 4

Reglamento n.º 715/2007, en particular los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, segunda frase, letra a)

Directiva 2007/46, en particular los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, 46 y 3, punto 36

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

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge [Reglamento de homologación CE de los vehículos de motor, de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos; en lo sucesivo, («EG-FGV»)]

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

- 1 El demandante reclama una indemnización por daños y perjuicios en relación con el denominado «escándalo del diésel».
- 2 En virtud de un pedido efectuado el 14 de septiembre de 2016 al vendedor, que no coincide con la demandada, el demandante adquirió un vehículo de la marca Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (en lo sucesivo, «vehículo en cuestión»)
- 3 El vehículo está equipado con un motor del tipo OM 651, que debe cumplir las disposiciones de la norma de emisiones Euro 6. Es la demandada quien ha desarrollado este motor y también el vehículo del demandante. El vehículo está provisto, además, de un sistema de reducción catalítica selectiva (en lo sucesivo, «sistema SCR») para el postratamiento de los gases de escape.
- 4 El demandante solicita en esencia que se condene a la demandada a pagarle 21 841,66 euros más los intereses devengados, a cambio de la entrega y transmisión del vehículo en cuestión. La demandada solicita que se desestime la demanda.

*Alegaciones del demandante*

- 5 El demandante alega, en particular, que la demandada le perjudicó y engañó deliberadamente de manera ilícita. Además, tiene frente a la demandada un derecho derivado del artículo 823, apartado 2, del BGB en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27 del EG-FGV, el artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007 y las disposiciones de la Directiva 2007/46. En efecto, a su juicio, en contra de lo estipulado en el certificado de conformidad, su vehículo no se ajusta al Derecho de la Unión Europea aplicable.
- 6 El vehículo en cuestión está provisto cuando menos de un dispositivo de desactivación ilegal. Este dispositivo reconoce si el vehículo está en el banco de pruebas o en modo de circulación normal, controlando así oportunamente el postratamiento de los gases de escape. Dispone de un dispositivo de desactivación en función de la temperatura que reacciona a la temperatura exterior. Además, cuenta con un reconocimiento del ciclo de examen conforme al NEDC (nuevo ciclo de conducción europeo), en contraposición a las condiciones normales de conducción.
- 7 Debido a las distintas condiciones de funcionamiento que se detectan, el sistema de control del motor activa o desactiva el postratamiento de las emisiones. Los dispositivos de desactivación sirven únicamente para cumplir los valores límite de emisión en las condiciones de examen con el fin de obtener la homologación de tipo, en particular mediante la modificación de las tasas de recirculación de los gases de escape.
- 8 En el funcionamiento del motor diésel con que está equipado el vehículo en cuestión influye un programa informático que recurre a los datos obtenidos de la medición de la temperatura exterior.
- 9 En el banco de pruebas, la temperatura está entre 20 °C y 30 °C. En el caso de que las temperaturas exteriores sean superiores o inferiores a la de la cámara de medición, se reduce o incluso se elimina la recirculación de los gases de escape (ventana de temperaturas o dispositivo de desactivación en función de la temperatura controlada). Por consiguiente, el vehículo en cuestión registraba, en condiciones de funcionamiento normales, una emisión de óxidos de nitrógeno considerablemente superior a la indicada por la demandada respecto a este vehículo fabricado en serie.
- 10 Además, en el banco de pruebas, en el vehículo en cuestión se activa un denominado sistema de control de la temperatura teórica del refrigerante. Este sistema garantiza que, cuando se detecta el NEDC, el motor se mantenga artificialmente más frío que en condiciones normales de funcionamiento y, de este modo, se cumplan los valores límite de óxidos de nitrógeno. En cambio, en condiciones normales de funcionamiento en carretera, no se activa esta función, de modo que sí se rebasan los valores límite establecidos.

- 11 Además, en vehículos equipados con el mismo motor, la rejilla del radiador solo se abre en funcionamiento normal cuando la temperatura del refrigerante es superior a 105 °C, si bien en el banco de pruebas ya se abre a una temperatura del líquido de refrigeración superior a 69 °C.
- 12 Dado que el vehículo dispone de un sistema SCR, a los gases de escape se les añade AdBlue a través de un catalizador que convierte los óxidos de nitrógeno en sustancias inocuas. Durante la realización del ciclo de prueba, la unidad de control reconoce que el vehículo se encuentra en el banco de pruebas y se añade una cantidad mayor de AdBlue que en condiciones reales de circulación.
- 13 Además, la demandada ha instalado en sus vehículos los dispositivos de desactivación Slipguard, BITI3, BITI4 y BIT 15, que también dan lugar a que el vehículo se ajuste a los valores límite en el banco de pruebas.
- 14 El consejo de administración y los ingenieros de la demandada eran conscientes de que se instalaban dispositivos de desactivación en los motores y que luego se comercializarían, eludiendo las autorizaciones y homologaciones necesarias.
- 15 El contrato de compraventa relativo al vehículo en cuestión resulta desventajoso para el demandante, pues no ha adquirido un vehículo susceptible de ser homologado.
- 16 Por consiguiente, computando los kilómetros recorridos con el vehículo, interpuso una reclamación de indemnización por daños y perjuicios por la cuantía indicada en el *petitum* de la demanda.

#### ***Alegaciones de la demandada***

- 17 La demandada alega, entre otras cosas, que el vehículo dispone de una homologación de tipo CE válida no sujeta a una posible cancelación. Tampoco hay riesgo de que se cancele el registro o se retire el permiso de circulación. El hecho de que se cuente con una homologación de tipo CE impide suponer la existencia de un dispositivo de desactivación prohibido.
- 18 Todas las funciones sobre las que el demandante formula sus objeciones se activan, en la circulación normal en carretera, en las mismas condiciones que en el banco de pruebas.
- 19 Las emisiones de óxidos de nitrógeno, por un lado, y las emisiones de los demás contaminantes y el consumo, por otro, están interrelacionadas. Por consiguiente, una medida de control de las emisiones dará lugar a una reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno y, por consiguiente, al mismo tiempo, a un aumento de las demás emisiones de sustancias nocivas y del consumo, o bien a un aumento de las emisiones de óxidos de nitrógeno, y, por ende, simultáneamente, a una reducción de las demás sustancias nocivas y del consumo.

- 20 Es necesario encontrar un equilibrio entre las emisiones de óxidos de nitrógeno y las demás emisiones del motor. Visto de forma muy simplificada, las emisiones de óxidos de nitrógeno del motor se dan más a altas temperaturas de combustión, mientras que las emisiones de partículas del motor aumentan con unas temperaturas de combustión bajas, lo cual es igualmente extrapolable a las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos.
- 21 El denominado «trade-off» entre las emisiones de óxidos de nitrógeno, por un lado, y las emisiones de los demás contaminantes y el consumo, por otro, deriva de las diferentes condiciones en que se producen las respectivas emisiones.
- 22 El legislador de la Unión reconoce expresamente el concepto de «trade-off» al establecer valores límite mixtos. Por ejemplo, para las emisiones de hidrocarburos de los vehículos diésel, no existe un valor límite aislado, sino un valor límite que hace referencia a la suma de las emisiones combinadas de hidrocarburos y óxidos de nitrógeno, esto es, 230 mg/km de hidrocarburo (HC) y NO<sub>x</sub> combinados.
- 23 El hecho de que el sistema de control de las emisiones tenga un comportamiento distinto en función de las diferentes condiciones de funcionamiento se debe a razones técnicas y físicas, en particular a que el «trade-off» es diferente cuando el motor está a temperatura de funcionamiento que cuando el motor está en fase de calentamiento.
- 24 El hecho de que la recirculación de los gases de escape esté diseñada de forma diferente para las condiciones de funcionamiento de un motor «frío» y de un motor «caliente» no significa, pues, cuando se tienen en cuenta todas las emisiones limitadas por valores límite, que con ello se reduzca en un sentido u otro la eficacia del sistema de control de las emisiones. Carece de sentido y, por tanto, no es posible comparar las emisiones de un motor «frío» y un motor «caliente» desde un punto de vista técnico.
- 25 Al controlar la tasa de recirculación de los gases de escape, debe tenerse en cuenta la compensación entre las partículas y las emisiones de óxidos de nitrógeno.
- 26 La recirculación de los gases de escape controlada en función de la temperatura también resulta necesaria para la protección del motor ante posibles daños.
- 27 La regeneración del filtro de partículas diésel entraña unas emisiones de óxidos de nitrógeno elevadas y da lugar, con carácter general, a un incremento de las emisiones.
- 28 El dispositivo de regulación del líquido de refrigeración puede reducir las emisiones en determinadas condiciones de funcionamiento durante la fase de calentamiento del motor. El control del dispositivo de regulación del líquido de refrigeración puede utilizarse para optimizar el comportamiento de las emisiones, las prestaciones y el consumo del motor. Este dispositivo de regulación proporciona, pues, un equilibrio relativamente mejor entre las emisiones de óxidos de nitrógeno y las emisiones de partículas.

- 29 En la relación entre las emisiones de óxidos de nitrógeno y de partículas, que se mejora relativamente mediante el dispositivo de regulación del líquido de refrigeración durante el calentamiento del motor, desempeña un papel fundamental la menor temperatura de los componentes y el mejor llenado de oxígeno de la cámara del cilindro a temperaturas más bajas. Tan pronto como el motor está caliente, estas influencias dejan de existir. El uso continuado de esta función no tiene aquí prácticamente ningún efecto significativo.
- 30 La rejilla del radiador instalada en el vehículo en cuestión no forma parte del sistema de control de las emisiones. Las funciones del sistema SCR no constituye un dispositivo de desactivación prohibido. La demandada rechaza la alegación del demandante relativa a una función del software Slipguard. Además, las funciones designadas por el demandante como BITI3, BIT14 y BITI5 no están presentes en el vehículo en cuestión.
- 31 El vehículo cumple el valor límite prescrito de óxidos de nitrógeno. A tal respecto, los valores pertinentes son los obtenidos en el banco de pruebas. El Kraftfahrtbundesamt (Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor) no ha incluido el vehículo en cuestión en la lista de retirada de vehículos, pues la función del dispositivo de regulación del líquido de refrigeración no resulta decisiva en el cumplimiento de los valores máximos de óxidos de nitrógeno en el NEDC. Aún sin el dispositivo de regulación del líquido de refrigeración, se cumplirían los valores límite de óxidos de nitrógeno.

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

- 32 Con arreglo al artículo 267 TFUE, el asunto debe remitirse al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Tribunal de Justicia»), con el fin de que se pronuncie sobre las cuestiones prejudiciales planteadas, en particular a la vista de su sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilidad del fabricante de vehículos con dispositivos de desactivación) (C-100/21, EU:C:2023:229).
- 33 La ulterior tramitación y la solución del litigio dependen de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera y, en su caso, segunda, teniendo en cuenta al mismo tiempo la citada sentencia del Tribunal de Justicia en todo caso. Es posible que las respuestas a las cuestiones prejudiciales tercera y, en su caso, cuarta también sean pertinentes. En caso de respuesta afirmativa a las cuestiones prejudiciales primera y/o tercera, es posible también que deba atenderse a la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales quinta a novena.
- 34 Cabría afirmar que la demandada está obligada a abonar una indemnización por daños y perjuicios en virtud de los artículos 823, apartado 2, y 31 del BGB en relación con los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, 46 y 3, punto 36, de la Directiva 2007/46/CE si en el vehículo del demandante se hubiera instalado un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 y/o, al menos, existiera en el vehículo un circuito o un

sistema de control prohibido por otros motivos que tenga un efecto en las emisiones del vehículo.

- 35 En tal caso, la demandada habría expedido un certificado de conformidad incorrecto en el sentido del artículo 3, punto 36, de la Directiva 2007/46. En efecto, de conformidad con la citada disposición, el certificado de conformidad certifica que un vehículo cumple todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación, lo cual no sería cierto. Así pues, la demandada habría infringido los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la citada Directiva.
- 36 El órgano jurisdiccional remitente considera, en cualquier caso, que la demandada debe ser condenada, en la cuantía que aún debe establecerse, a reparar el perjuicio sufrido por el demandante si se comprueba que en el vehículo existe un circuito o un sistema de control prohibido que tenga un efecto sobre las emisiones del vehículo en cuestión.

***Sobre las cuestiones prejudiciales primera y segunda***

- 37 En la medida en que el demandante alega que la rejilla del radiador constituye un dispositivo de desactivación prohibido, el contenido de las demás decisiones que deba adoptar el órgano jurisdiccional remitente dependerá de la respuesta que se dé a la primera cuestión prejudicial y, en su caso, a las cuestiones prejudiciales segunda a cuarta.
- 38 Si se da por cierto que un elemento de diseño instalado en un vehículo que detecta diversos parámetros en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 con el fin de modificar, según los resultados de dicha detección, los parámetros del proceso de combustión en el motor, reduce *siempre* la eficacia del sistema de control de las emisiones y, por consiguiente, constituye un dispositivo de desactivación en el sentido de esta disposición cuando la modificación de los parámetros del proceso de combustión a que da lugar el elemento de diseño sobre la base de los resultados de las operaciones de detección aumenta las emisiones de una determinada sustancia nociva, por ejemplo óxidos de nitrógeno, aun cuando de este modo se reduzcan al mismo tiempo las emisiones de una o varias sustancias nocivas, por ejemplo, óxido de nitrógeno, deberá presumirse, pues, que el control de la apertura y del cierre de la rejilla del radiador en el vehículo en cuestión constituye un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. En tal caso, la demanda sería fundada en una amplia medida. En este supuesto, no se requerirá la práctica de pruebas.
- 39 El mecanismo con el que se controla la apertura y el cierre de la rejilla del radiador instalada en el vehículo en cuestión constituye un elemento de diseño en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 [véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 68].

- 40 El control de la apertura y del cierre de la rejilla del radiador forma parte también del sistema de control de las emisiones, pues a través del mismo se influye directamente en las emisiones del vehículo y, por tanto, en el ciclo de prueba conforme al NEDC.
- 41 La demandada también estará obligada a abonar una indemnización por daños y perjuicios si, aunque el control de la apertura y del cierre de la rejilla del radiador antes expuesto no constituya un dispositivo de desactivación, esté prohibido por otras razones basadas en el Derecho de la Unión.
- 42 En particular, atendiendo a que deben observarse valores límite para determinadas emisiones, incluso para el caso de que el control de la apertura y del cierre de la rejilla del radiador en cuestión en el presente asunto no constituya un dispositivo de desactivación, el tribunal remitente no excluye la posibilidad de que, no obstante, dicho dispositivo esté prohibido, desde otros puntos de vista contemplados en la normativa de la Unión, en particular los relativos a los valores límite de determinadas emisiones, cuando menos si concurren determinados requisitos.
- 43 En particular, para el tribunal remitente no queda claro si, por ejemplo, los valores límite de emisiones de óxidos de nitrógeno fijados para los vehículos diésel solo se aplican cuando tal vehículo diésel, tras un arranque en frío, funciona en las condiciones que se dan en una prueba de ensayo según el NEDC, o si estos valores límite también debe cumplirse cuando un vehículo diésel, por ejemplo, tras un arranque del motor en caliente, funciona en las condiciones que se dan en una prueba de ensayo según el NEDC, o también cuando un vehículo diésel, tras su arranque en frío, circula con una temperatura exterior de, por ejemplo, 15 °C y, además, en las condiciones que se dan en una prueba de ensayo según el NEDC, por lo que se prohibirá el sistema de control o circuito que lo impida.
- 44 En cambio, si se da por cierto que un elemento de diseño instalado en un vehículo que detecta diversos parámetros en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 con el fin de modificar, según los resultados de tal detección, los parámetros del proceso de combustión en el motor, *no reduce, o solo lo hace si concurren determinadas condiciones*, la eficacia del sistema de control de las emisiones y, por consiguiente, constituye un dispositivo de desactivación en el sentido de esta disposición cuando la modificación de los parámetros del proceso de combustión a que da lugar el elemento de diseño sobre la base del resultado de las operaciones de detección aumenta las emisiones de una determinada sustancia nociva, por ejemplo óxidos de nitrógeno, pero de este modo se reducen al mismo tiempo las emisiones de una o varias sustancias nocivas, por ejemplo, partículas, hidrocarburos, monóxido de carbono y/o dióxido de carbono, y si se da igualmente por cierto que tal elemento de diseño no está prohibido, o lo está únicamente si concurren determinadas condiciones, en virtud de otros aspectos contemplados en la normativa de la Unión, es posible que la situación sea diferente, de suerte que no quepa afirmar sin más que se está en

presencia de un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.

- 45 Según las alegaciones de la demandada, igualmente correctas en una amplia medida si se atiende a las declaraciones realizadas por peritos en otros procedimientos de que ha conocido el tribunal remitente, si concurren estas mismas condiciones, mediante la reducción de la temperatura de combustión se reducen ciertamente, por un lado, las emisiones de óxidos de nitrógeno, pero, por otro lado, aumentan las emisiones de otras sustancias nocivas, mientras que con el aumento de la temperatura de combustión aumentan las emisiones de óxidos de nitrógeno, pero disminuyen las emisiones de otras sustancias nocivas.
- 46 Si, por estas razones, el control de la apertura y del cierre de la rejilla del radiador no constituyera un dispositivo de desactivación, y si tampoco quedase prohibido tal control por otros motivos, no podría condenarse a la demandada a indemnizar al demandante por los daños y perjuicios sufridos de resultados del funcionamiento de la rejilla del radiador.

***Sobre las demás cuestiones prejudiciales***

- 47 El tribunal remitente no pasa por alto que es posible que la respuesta solicitada al Tribunal de Justicia a las cuestiones prejudiciales primera y segunda ya permitan una resolución definitiva del litigio.
- 48 Sin embargo, no está en condiciones de formular requisitos cuya observancia permita determinar ya de un modo fiable si es o no posible resolver el litigio sin contar con la respuesta a la tercera cuestión prejudicial ni, en su caso, con la cuarta. Por ello, el tribunal remitente considera necesario recabar, con carácter complementario, la respuesta del Tribunal de Justicia a las cuestiones tercera a novena.
- 49 Debido a la presente petición de decisión prejudicial, cabe suponer que el proceso se demorará cuando menos dos años, hasta el pronunciamiento del Tribunal de Justicia. Habida cuenta de los nuevos retrasos en el procedimiento de previsiblemente dos años, cuando menos, que aparejarán una nueva petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia, no cabe esperar que las partes planteen estas cuestiones ya en una posterior fase del procedimiento.
- 50 La sentencia que dicte previsiblemente el Tribunal de Justicia podrá responder fácilmente a estas cuestiones. Sería incompatible con una tutela judicial efectiva que se garantiza en un espacio de libertad, seguridad y justicia (véase el artículo 67 TFUE) no plantear las cuestiones tercera a novena en el marco de la presente petición de decisión prejudicial.
- 51 Por tanto, dado que es posible que deba responderse a las cuestiones prejudiciales tercera a novena, por razones de economía procesal y de una tutela judicial

efectiva, resulta razonable y, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, ajustado a Derecho, plantear estas cuestiones.

*Sobre las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta*

- 52 No cabe resolver el litigio sin contar con una respuesta a la primera cuestión prejudicial u ni, en su caso, a las cuestiones segunda a cuarta.
- 53 Este órgano jurisdiccional conoce la jurisprudencia del Tribunal de Justicia dimanante de las sentencias de 14 de julio de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), y Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) [véase también la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040], según la cual un control de la temperatura de la recirculación de los gases de escape que garantiza el cumplimiento de los límites de emisión establecidos en el Reglamento n.º 715/2007 únicamente en la ventana de temperaturas constituye un dispositivo de desactivación, en el sentido del artículo 3, punto 10, de dicho Reglamento, y solo es admisible en condiciones restrictivas.
- 54 De la sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel) (C-693/18, EU:C:2020:1040), puede deducirse, *mutatis mutandis*, que, si la válvula de recirculación de los gases de escape hubiera funcionado en condiciones normales de uso, también se habrían reducido las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos, al igual que en los procedimientos de homologación.
- 55 En el apartado 36 de la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570) se señala: «Por consiguiente, dado que actúa sobre el funcionamiento del sistema de control de las emisiones y reduce su eficacia, tal *software* constituye un “elemento de diseño” en el sentido de esta disposición». Esta afirmación figura en los mismos términos en las sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), y Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), apartado 66. La sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivos de desactivación) (C-100/21, EU:C:2023:229), apartado 58, se refería también a los dispositivos de desactivación. No obstante, en ninguna de estas sentencias el Tribunal de Justicia abordó la cuestión concreta que constituye el objeto del presente asunto.
- 56 En sus sentencias relativas al control de la recirculación de los gases de escape en función de la temperatura, el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado aún, al menos explícitamente, sobre las condiciones en las que, habida cuenta de los efectos contrapuestos sobre las emisiones de las distintas sustancias nocivas de que se trata en el presente caso, una modificación del funcionamiento de una parte del sistema de control de las emisiones reduce la eficacia de este sistema en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.

- 57 Por consiguiente, teniendo en cuenta además la anterior jurisprudencia del Tribunal de Justicia, se hace necesario plantear la presente petición de decisión prejudicial.
- 58 En particular, habida cuenta del hecho de que deben respetarse valores límite para determinadas emisiones, el tribunal remitente no puede excluir, aun en el supuesto de que el control de la recirculación de los gases de escape o de la temperatura estipulada del líquido de refrigeración de que se trata en el presente asunto no constituya un dispositivo de desactivación, que pueda estar prohibido desde otros puntos de vista contemplados en la normativa de la Unión, lo que podría implicar una responsabilidad por daños y perjuicios de la demandada frente al demandante.
- 59 Por consiguiente, el tribunal remitente considera necesario, en particular a la vista del control de la recirculación de los gases de escape en función de la temperatura instalado en el vehículo, plantear con carácter complementario al Tribunal de Justicia las correspondientes cuestiones prejudiciales tercera y cuarta.
- 60 Las demás alegaciones del demandante relativas a la mezcla de AdBlue, los dispositivos de desactivación Slipguard, BITI3, BIT 14 y BITI5 y la función del Slipguard no permiten demostrar la existencia de un dispositivo de desactivación prohibido.
- 61 La alegación de la demandada de que la existencia de la homologación de tipo CE válida impide afirmar que el dispositivo de desactivación esté prohibido, no permite que se desestime la demanda sin recabar la respuesta a las cuestiones prejudiciales. Si la homologación de tipo CE no se ajusta a la situación jurídica, podrá ser revocada.

*Sobre la quinta cuestión prejudicial*

- 62 En la medida en que esta Sala, sobre la base de las respuestas a las cuestiones prejudiciales primera y segunda solicitadas al Tribunal de Justicia, llega a la conclusión de que el vehículo del demandante está provisto de un dispositivo de desactivación, se plantea la cuestión relativa a su prohibición.
- 63 Cabe que tal dispositivo de desactivación no esté prohibido si es necesario el control de la recirculación de los gases de escape en función de la temperatura, de modo que se planteará la quinta cuestión prejudicial.
- 64 El tribunal remitente entiende las observaciones formuladas por el Tribunal de Justicia en sus sentencias de 14 de julio de 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570), apartado 61, y (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571), apartado 73, en el sentido de que un dispositivo de desactivación tampoco estará prohibido si, pese a no ser necesario para la protección del motor contra averías o accidentes, sí lo es para garantizar el manejo seguro del vehículo.
- 65 El trasfondo concreto de la cuestión planteada por el tribunal remitente estriba en que, de conformidad con las declaraciones realizadas por peritos en otro

procedimiento judicial, la formación excesiva de partículas de hollín solo podrá dar lugar en muy extraños casos a la ignición del filtro de partículas diésel durante el proceso de regeneración y provocar un incendio del vehículo. Dado que el filtro de partículas diésel no es un componente del motor, dar una respuesta negativa a la quinta cuestión prejudicial supondría que ya no sería necesario seguir examinando este aspecto en el marco del examen de la licitud de un dispositivo de desactivación eventualmente instalado en el vehículo en cuestión.

*Sobre las cuestiones prejudiciales sexta a novena*

- 66 Las consideraciones expuestas por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivos de desactivación) (C-100/21, EU:C:2023:229), apartado 93, llevan a examinar si el reparto de la carga de la prueba previsto en el Derecho alemán en relación con los dispositivos de desactivación es compatible con el Derecho de la Unión.
- 67 En Derecho alemán, la carga de la prueba se reparte de modo que el comprador del vehículo debe probar plenamente todos los presupuestos fácticos de la existencia de un dispositivo de desactivación. En efecto, debe probar la existencia de un perjuicio y, además, la infracción de una ley protectora. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial, ambos extremos presuponen la instalación de un dispositivo de desactivación. Las disposiciones de la Directiva 2007/46 examinadas en el presente asunto y que tienen por objeto proteger individualmente a todo comprador de un vehículo para el que debe expedirse un certificado de conformidad constituyen, además, una ley protectora de este tipo.
- 68 Sin la presentación de documentos ni la divulgación de los programas, a lo que la demandada no está normalmente obligada en virtud del Derecho alemán, la existencia de un dispositivo de desactivación solo puede acreditarse mediante pruebas reales según el principio de «ensayo y error», que son muy costosas.
- 69 Una prueba relativa a la presencia de un dispositivo de desactivación puede costar como mínimo 10 000 euros. Si se ha de obtener una prueba más detallada, puede resultar considerablemente más cara. Ocurrirá con frecuencia que los compradores que no dispongan de un seguro de defensa jurídica puedan hacer frente, en el mejor de los casos, con mucha dificultad a los anticipos sobre los gastos que deben satisfacerse en virtud del Derecho procesal civil alemán para la práctica de la prueba y se abstengan de intentar ejercer sus derechos.
- 70 Incluso si debe practicarse la prueba relativa a la licitud excepcional de un dispositivo de desactivación conforme al artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, el adquirente difícilmente podrá, como mínimo en muchos casos, demostrar lo contrario, lo cual le incumbe, conforme al Derecho alemán, en particular si no dispone de documentos y no conoce los programas.

- 71 Ello significa que, en cualquier caso, en un considerable número de supuestos, es de temer que los compradores no puedan ejercitar los derechos que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia [sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivo de desactivación), C-100/21, EU:C:2023:229], les confieren el artículo 18, apartado 1, el artículo 26, apartado 1, el artículo 46 y el artículo 3, punto 36, de la Directiva 2007/46.
- 72 Ahora bien, de tener que practicarse nuevas diligencias de prueba, se planteará la cuestión de a quién debe exigirse el anticipo, previsiblemente elevado, de los costes de la práctica de la prueba y a quién perjudicará, en su caso, la imposibilidad de comprobar determinados hechos cuya prueba se requiera.

DOCUMENTO DE TRABAJO