

Asunto C-440/20

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:

18 de septiembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

18 de septiembre de 2020

Parte demandante:

S.

Parte demandada:

AD GmbH

Objeto del procedimiento principal

Demanda contra el seguro de defensa jurídica en la que se exige la cobertura de la demanda presentada contra un fabricante de automóviles al cual se pretende reclamar una indemnización de daños y perjuicios por manipulación del control de gases de escape del vehículo adquirido por la demandante

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

Cuestiones prejudiciales

- 1) Interpretación del concepto de «dispositivo de desactivación»

1-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «elemento de diseño» se refiere únicamente a los elementos mecánicos de una entidad física?*

En caso de respuesta negativa a la cuestión 1-1:

1-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el sistema de control de las emisiones solo comprende la instalación de depuración de las emisiones operativa en una fase posterior en el conjunto del motor (por ejemplo, en forma de catalizadores de oxidación diésel, filtros de partículas diésel, catalizadores de reducción de NO_x)?*

1-3: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el sistema de control de las emisiones comprende tanto las medidas internas aplicadas al motor como las medidas externas para la reducción de emisiones?*

2) Interpretación del concepto de «funcionamiento normal»

2-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación en el ciclo NCCE?*

En caso de respuesta negativa a la cuestión 2-1:

2-2: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, en relación con el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, en el sentido de que los fabricantes deben garantizar que se respetan los valores límite establecidos en el anexo I del Reglamento también en el uso cotidiano?*

En caso de respuesta afirmativa a la cuestión 2-2:

2-3: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación reales en el uso cotidiano?*

En caso de respuesta negativa a la cuestión 2-3:

2-4: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que el concepto de «funcionamiento normal» describe únicamente las condiciones de circulación reales en el uso cotidiano tomando como base una velocidad media de 33,6 km/h y una velocidad máxima de 120,00 km/h?*

3) Admisibilidad de estrategias de reducción de emisiones en función de la temperatura

3-1: *¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que está prohibido equipar un vehículo de*

manera que un componente que probablemente influya en las emisiones esté construido de modo que la cuota de recirculación de los gases de escape se regule de manera que solo garantice un modo de bajas emisiones entre 20 y 30 grados centígrados, y fuera de dicho marco térmico se vea reducida progresivamente?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 3-1:

3-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que también prohíbe el uso de un dispositivo de desactivación si fuera del marco térmico de entre 20 y 30 grados centígrados funciona de forma ininterrumpida para proteger el motor y, por ello, la recirculación de los gases de escape se ve reducida considerablemente?

4) Interpretación del concepto de «necesidad» en el sentido de la excepción

4-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que solo puede afirmarse que existe la necesidad de utilizar dispositivos de desactivación en el sentido de la norma si, aun utilizando la tecnología punta disponible en el momento de la obtención de la homologación de tipo para el modelo de vehículo de que se trate, no estaban asegurados la protección del motor contra averías o accidentes ni el manejo seguro del vehículo?

En caso de respuesta negativa a la cuestión 4-1:

4-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento [n.º 715/2007] en el sentido de que procede negar la necesidad de recurrir a dispositivos de desactivación en el sentido de la norma cuando los parámetros recogidos en el sistema de gestión del motor se elijan de tal manera que la depuración de los gases de escape, debido a su dependencia térmica preestablecida, a causa de las temperaturas normalmente previsibles, no estará activada o solo lo estará de forma limitada durante una gran parte del año?

5) Interpretación del concepto de «averías» en el sentido de la excepción

5-1: ¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que únicamente el motor debe estar protegido contra las averías?

5-2: ¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que no existe «avería» cuando están afectadas las llamadas piezas de desgaste (como, por ejemplo, la válvula EGR)?

5-3: ¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que también otras piezas del vehículo, especialmente los componentes pospuestos en el sistema de

evacuación de los gases de escape, deben quedar protegidos contra averías o accidentes?

6) Efectos jurídicos y sancionadores de las infracciones del Derecho de la Unión

6-1: *¿Deben interpretarse y aplicarse los artículos 4, apartados 1, párrafo segundo, y 2, párrafo segundo; 5, apartados 1 y 2, y 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que protegen, al menos, también la autonomía económica del adquirente de un vehículo que no se ajusta a lo exigido por el Reglamento (CE) n.º 715/2007?*

En caso de respuesta negativa a la cuestión 6-1:

6-2: *¿Deben interpretarse y aplicarse los artículos 4, apartados 1, párrafo segundo, y 2, párrafo segundo; 5, apartados 1 y 2, y 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que los Estados miembros deben establecer un mecanismo sancionador que conceda a los compradores de vehículos, sobre la base del efecto útil, la posibilidad de ejercitar una acción a fin de imponer el cumplimiento del Derecho de la Unión en materia de ordenación del mercado?*

6-3: a) *¿Debe interpretarse el concepto de medidas «eficaces, proporcionadas y disuasivas» del artículo 13, apartado 1, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que un perjuicio legal sufrido por el adquirente del vehículo no puede verse agotado o reducido por la posibilidad efectiva de utilización de un vehículo que no cumpla los requisitos del Reglamento (CE) n.º 715/2007?*

b) *¿Exige la idea de efecto útil, inherente al Derecho de la Unión, que el concepto de medidas «eficaces, proporcionadas y disuasivas» en el sentido del artículo 13, apartado 1, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 deba diferenciarse en función de si la infracción a la que se refiere el artículo 13, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 se ha cometido con dolo o solo con negligencia, y únicamente en este último caso está justificada la compensación con la posibilidad efectiva de uso del vehículo adquirido?*

c) *¿Debe interpretarse el concepto de medidas «eficaces, proporcionadas y disuasivas» del artículo 13, apartado 1, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que, aun en caso de compensación de la ventaja, el fabricante del vehículo debe resarcir el beneficio económico del capital obtenido (el precio del vehículo), es decir, debe pagar intereses por él?*

d) *¿Debe interpretarse el concepto de medidas «eficaces, proporcionadas y disuasivas» del artículo 13, apartado 1, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que al fabricante de un vehículo que no cumpla los requisitos del Reglamento (CE) n.º 715/2007, al menos desde la fecha de la primera petición seria de recuperación por parte del adquirente, no debe serle*

posible reclamar la compensación del precio con la posibilidad efectiva de uso del vehículo?

6-4: ¿Deben interpretarse y aplicarse los artículos 18, apartado 1, y 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE en el sentido de que el fabricante incumple su obligación de expedir un certificado de conformidad con arreglo al artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE cuando instala en el vehículo un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la comercialización de un vehículo de tales características infringe la prohibición de venta sin un certificado de conformidad válido prevista en el artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE?

6-5: ¿El Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE tienen como objetivo y finalidad que los valores límite establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el certificado de conformidad al que se refiere el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE, en relación con el Reglamento (CE) n.º 385/2009, confieran derechos de protección al comprador, de manera que, en caso de vulneración de los valores límite del Reglamento determinantes de la calidad o de infracción de la legislación sobre matriculación, el Derecho de la Unión se oponga, en caso de liquidación retroactiva de la compraventa del vehículo, a la compensación frente al fabricante de las ventajas obtenidas con el uso?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

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: artículos 3, punto 10; 4, apartados 1 y 2; 5, apartados 1 y 2, y 13.

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 3, puntos 6 y 9.

Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE: artículos 2, apartado 1; 3, punto 8, y 5, apartado 3.

Reglamento (CE) n.º 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009, que sustituye el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 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»): anexo IX.

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): artículos 18, apartado 1, y 26, apartado 1

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 [2015/1038] (DO 2015, L 172, p. 1): apartado 2.16.

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»); artículos 823, 826, 849 y 249.

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Decreto de homologación CE de vehículos y sus remolques y de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de dichos vehículos; en lo sucesivo, «EG-FGV»): artículo 6, apartado 1.

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 El 15 de marzo de 2012, la demandante adquirió un BMW X3 XDrive 25D Euro 5. El vehículo fue matriculado por primera vez en marzo de 2012. Entre la demandante y la demandada existe un seguro de defensa jurídica.
- 2 Mediante escrito de 27 de marzo de 2019, la demandante comunicó a la demandada que quería ejercitar los derechos que le asistían a raíz de la manipulación del control de los gases de escape en el vehículo por ella adquirido, y pidió un compromiso de cobertura. La demandada denegó dicho compromiso mediante escrito de 2 de mayo de 2019, alegando que en los motores de BMW AG no se había detectado ningún reconocimiento de ciclo de ensayos, sino únicamente un marco térmico, lo que estaba permitido por la legislación alemana y europea vigente.

- 3 A continuación se emitió un dictamen motivado que la demandada no aceptó. En particular, alegó que, respecto al vehículo de la demandante, no existía una orden de retirada ni se preveía que se fuese a producir. Posteriormente, la demandante presentó una demanda contra la demandada exigiéndole la cobertura requerida.

Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

- 4 La demandante alega que, en principio, está prohibido el uso de marcos térmicos. Por lo tanto, le asisten frente al fabricante del vehículo pretensiones de responsabilidad extracontractual en virtud del artículo 823, apartado 2, [del BGB], en relación con el Reglamento n.º 715/2007, y en virtud del artículo 826 del BGB. Considera la demandante que la demandada debe ofrecerle incondicionalmente cobertura respecto a estas pretensiones. Además, la demandante alega que, en caso de liquidación retroactiva de la compra, no está obligada a compensar por el uso efectivo del vehículo, ya que esta obligación es contraria al Derecho de la Unión.
- 5 La demandada alega que ni el Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Vehículos) ha ordenado la retirada del modelo de que se trata, ni la Fiscalía ha iniciado la correspondiente investigación, por lo que no ha lugar a la cobertura solicitada. La comercialización de un vehículo cuyo motor está equipado con un marco térmico no constituye un daño doloso contrario a las buenas costumbres a efectos del artículo 826 del BGB. Además, el Reglamento n.º 715/2007 no es una norma de protección en el sentido del artículo 823, apartado 2, del BGB. Por otro lado, puesto que los valores límite de emisiones de las normas Euro están referidos a condiciones de ensayo minuciosamente reguladas, en su opinión es irrelevante el nivel de emisiones del vehículo fuera de las condiciones de ensayo correspondientes (es decir, en el uso cotidiano).
- 6 Afirma la demandada que el concepto de necesidad del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 se debe interpretar en el sentido de que justifica toda medida (considerada *ex ante*) dirigida a la prevención de daños en componentes del motor. En su opinión, la recirculación de gases de escape en función del nivel de servicio (en lo sucesivo, «EGR»), controvertida en el presente asunto, que reduce su funcionamiento dependiendo de la temperatura ambiente, está justificada por la protección de los componentes.
- 7 En cualquier caso, de conformidad con jurisprudencia de las más altas instancias, procede compensar los perjuicios con el uso realizado por la demandante.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 8 En primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente expone los fundamentos técnicos de la depuración de gases de escape en los motores diésel, en particular el marco térmico. A este respecto, señala que todos los nuevos motores diésel que se conocen disponen de al menos un circuito EGR.

- 9 Con la EGR, una parte del volumen de aire aspirado por el motor es sustituida por gases de escape, lo cual se lleva a cabo por medio de la válvula EGR. Al entrar en contacto los gases de escape recirculados, a alta temperatura, con el aire frío procedente del intercambiador térmico, en principio existe el riesgo de que se produzca una acumulación de hollín o barniz, que puede acabar averiando la válvula EGR. El riesgo de acumulación de hollín es mayor cuanto menor es la temperatura exterior, mientras que a temperaturas entre 20°C y 30°C la recirculación de gases de escape resulta plenamente eficaz.
- 10 Para prevenir este riesgo, solo recircula una parte de los gases de escape. Dado que solo con la adopción de medidas internas aplicadas al motor no es posible cumplir los valores límite, se recurre a medidas secundarias consistentes en sistemas de postratamiento de los gases de escape. Entre los componentes de postratamiento de gases de escape, se utilizan generalmente, además de un catalizador de oxidación y un filtro de partículas diésel, catalizadores de almacenamiento de NO_x y catalizadores SCR (Selective Catalytic Reduction). El vehículo al que se refiere el presente asunto no dispone de un catalizador SCR.
- 11 Acerca del presente litigio, el órgano jurisdiccional remitente señala, en primer lugar, que, con arreglo a la póliza de seguro de defensa jurídica contratada entre las partes, en principio el asegurador está obligado a ofrecer la defensa jurídica en relación con los servicios necesarios para defender los intereses legítimos del asegurado, siempre que existan suficientes perspectivas de éxito. Por lo tanto, el asegurado debe tener al menos la misma probabilidad de éxito que de fracaso en el litigio. Además, ha de ser posible que el asegurado pueda aportar pruebas lícitas y adecuadas que respalden los hechos en que sustenta su pretensión. Sin embargo, al examinar las perspectivas de éxito, en principio no se deben juzgar las posibilidades probatorias mediante una valoración preliminar de los elementos de prueba.
- 12 En el presente caso, solo es posible emitir un pronóstico de probabilidad tras acudir al Tribunal de Justicia. En el propio procedimiento relativo a la cobertura del seguro resulta determinante aclarar si el Reglamento n.º 715/2007 o la Directiva 2007/46 tienen efectos de protección de terceros. Asimismo, es preciso dilucidar si un marco térmico es compatible, con carácter general, con el Reglamento n.º 715/2007 y si una eventual infracción de dicho Reglamento puede fundamentar una acción indemnizatoria en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, del EG-FGV, o del artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007.
- 13 A juicio del órgano jurisdiccional remitente, en principio no está permitido el uso de marcos térmicos en motores diésel. A este respecto es irrelevante si la Oficina Federal de Vehículos ha ordenado la retirada o no. El efecto útil exige poner en manos del adquirente del vehículo un mecanismo sancionador cuya efectividad no dependa precisamente de que dicha Oficina reaccione a las infracciones normativas con una orden de retirada.

- 14 La demandante fundamenta su pretensión indemnizatoria, para la cual solicita la cobertura del seguro, alegando que el fabricante del vehículo la indujo a asumir una obligación no deseada, o bien que desde el principio no se le proporcionó un vehículo conforme con los requisitos de matriculación. El éxito de su pretensión indemnizatoria depende de la interpretación que se haga del Reglamento n.º 715/2007, concretamente de la cuestión de si este tiene función de protección individual y, por tanto, constituye una norma de protección en el sentido del artículo 823, apartado 2, del BGB.
- 15 El órgano jurisdiccional remitente, aludiendo al considerando 17 del Reglamento n.º 715/2007, estima que este tiene efectos de protección individual. Es cierto que allí no se mencionan las emisiones de óxido de nitrógeno. Sin embargo, no sería lógico que el legislador quisiera que se facilitase a consumidores y usuarios información objetiva y precisa sobre las emisiones de dióxido de carbono y que, al mismo tiempo, permitiese que se les ocultase el incumplimiento de los valores límite del Reglamento en relación con las emisiones de óxido de nitrógeno. La idea de la protección individual se deduce también del ámbito de responsabilidad establecido en el Reglamento (en particular, en su artículo 13).
- 16 Ni el Reglamento n.º 715/2007 ni el Reglamento n.º 692/2008 establecen requisitos técnicos concretos relativos al funcionamiento del sistema de depuración de los gases de escape. Se deja a elección del fabricante la solución técnica con la cual cumplir los valores límite.
- 17 Los fabricantes deben demostrar que las emisiones de sus vehículos son conformes con los requisitos de ensayo establecidos, en particular, en el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NCCE). El NCCE consiste en cuatro repeticiones de un trayecto urbano y de otro interurbano. En el trayecto interurbano se alcanza una velocidad máxima de 120 km/h. La velocidad media, durante un recorrido total de 11,03 km, asciende a 33,6 km/h.
- 18 Con arreglo al artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, están prohibidos los dispositivos de desactivación. La definición del concepto de dispositivo de desactivación está inspirada en la disposición del apartado 2.16 del Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.
- 19 Respecto a este concepto se plantea, en primer lugar, la cuestión de cómo se deben interpretar los términos que contiene su definición. Concretamente, el órgano jurisdiccional remitente desea saber si son elementos de diseño exclusivamente los elementos mecánicos, en el sentido de entidades físicas, y si por sistema de control de las emisiones solo se entiende el dispositivo de depuración de gases de escape externo al motor y operativo en una fase posterior, pero no las medidas internas de recirculación de gases de escape.

- 20 En opinión del órgano jurisdiccional remitente, la diferenciación entre medidas de depuración internas y externas al motor en el sistema de control de emisiones es contraria al claro tenor de la definición de «dispositivo de desactivación».
- 21 Además, el órgano jurisdiccional remitente desea saber cómo se ha de entender la expresión «funcionando normalmente». Considerando distintas versiones lingüísticas del Reglamento n.º 715/2007, llega a la conclusión de que dicha expresión no comprende solo las condiciones de laboratorio, sino que se refiere más bien a las condiciones que se dan concretamente en la circulación vial. Dado que el Reglamento n.º 692/2008 está dirigido a aplicar el Reglamento n.º 715/2007 y no altera las obligaciones que en este se imponen, carece de una función de concreción normativa. Por tanto, los valores límite fijados en el Reglamento n.º 715/2007 no solo deben respetarse en las condiciones del procedimiento de ensayo, sino que deben respetarse con independencia de la temperatura. Conforme a una interpretación histórica y teleológica, y considerando al mismo tiempo el Reglamento «hermano» n.º 595/2009, aplicable a los vehículos pesados, pero también a los turismos especialmente pesados de la clase M1, el órgano jurisdiccional remitente es del parecer de que la expresión «funcionando normalmente» se refiere a las condiciones normales de conducción cotidiana, y no a las del procedimiento de ensayo. En cualquier caso, en el uso cotidiano se debe atender a los parámetros que determinan el ciclo NCCE en lo relativo a la velocidad media de 33,6 km/h y a la velocidad máxima de 120 km/h.
- 22 Dado que ni el Reglamento n.º 715/2007 ni el Reglamento n.º 692/2008 contienen disposiciones técnicas concretas sobre el funcionamiento del sistema de depuración de los gases de escape, el órgano jurisdiccional remitente desea saber si es lícita una estrategia de emisiones en función de la temperatura en forma de marco térmico y si está sometida a la prohibición de los dispositivos de desactivación.
- 23 Con carácter excepcional, se admite el uso de dispositivos de desactivación cuando este sea necesario para proteger el motor contra averías o accidentes y garantizar el funcionamiento seguro del vehículo. Asimismo, hay excepciones respecto a la fase de arranque del motor y a las condiciones del ciclo de ensayo. Partiendo de estas excepciones, el órgano jurisdiccional remitente considera que el aspecto de la protección del motor y sus componentes no admite una utilización ilimitada en el tiempo de los dispositivos de desactivación.
- 24 El órgano jurisdiccional remitente desea saber si la necesidad de proteger el motor debe apreciarse de forma concreta e individual o abstracta y normativa. A este respecto señala que, en el primero de los casos, se favorecería a los motores más antiguos o a los diseños más vulnerables del tratamiento de los gases de escape, lo cual apunta en favor de un criterio más estricto y objetivo.
- 25 En caso de que se admitan los marcos térmicos, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, a continuación, si sucede lo mismo con una utilización concreta mediante la cual la depuración de los gases de escape se limita de forma

permanente mientras la temperatura se sitúe fuera de un rango de entre 20°C y 30°C. A este respecto, llama la atención sobre el hecho de que las temperaturas medias anuales en el lugar de residencia de la demandante hacen que esta limitación de la depuración sea la regla y no la excepción durante el uso del vehículo controvertido. Precisamente teniendo en cuenta las temperaturas imperantes en Alemania y en Europa, resulta necesaria una interpretación del concepto de necesidad por parte del Tribunal de Justicia.

- 26 Por otro lado, el órgano jurisdiccional remitente solicita la interpretación del concepto de avería. A este respecto desea saber, en particular, si basta cualquier avería, por pequeña que sea, como por ejemplo la de la válvula EGR, que cuesta entre 40 y 200 euros. Teniendo en cuenta otras versiones lingüísticas del Reglamento n.º 715/2007 y la finalidad perseguida por este, el órgano jurisdiccional remitente tiende a considerar que no toda avería cumple estos requisitos. Señala a este respecto que a temperaturas entre 20°C y 30°C no se produce la acumulación de hollín ni de barniz en la válvula EGR. Desde el punto de vista del diseño, es posible controlar la mezcla de aire fresco procedente del exterior y de gases de escape recirculados de manera que el gas fresco que entra en el motor se sitúe siempre en el rango ideal de temperaturas de entre 20°C y 30°C.
- 27 Por último, el órgano jurisdiccional remitente plantea una serie de cuestiones interpretativas sobre las consecuencias legales y sancionadoras de una eventual infracción del Derecho de la Unión. En particular, resulta de interés aclarar si las disposiciones pertinentes tienen efecto de protección individual.
- 28 A favor de este efecto cabe aducir el deber de una aplicación lo más eficaz posible del Derecho de la Unión y las sentencias del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 2002, Muñoz y Superior Fruticola (C-253/00, EU:C:2002:497), y de 25 de julio de 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447). En ellas se afirma que la plena eficacia de la legislación de la Unión en materia de normas de calidad implica que su cumplimiento pueda garantizarse en el marco de un proceso civil. También puede ser incompatible con el carácter vinculante de una directiva dirigida a la protección de la salud pública excluir, por principio, que los particulares afectados puedan hacer valer una obligación impuesta por la directiva.
- 29 También en el marco de las disposiciones de los artículos 6, apartado 1, y 27 del EG-FGV, que se basan en los artículos 18, apartado 1, y 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46, se plantea la cuestión de si el perjuicio invocado por la demandante en el procedimiento ulterior frente al fabricante está comprendido en el ámbito de protección material de la norma. Los actos jurídicos de la Unión Europea adoptados para lograr la plena armonización de los requisitos técnicos para los vehículos tienen por objeto, en particular, garantizar un elevado nivel de seguridad vial, protección de la salud, protección del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra usos no autorizados. Aunque el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) y diversos tribunales de instancia nieguen el efecto de protección de terceros de estas disposiciones,

debido a la relevancia jurídica del certificado de conformidad y atendiendo a otras versiones lingüísticas de la Directiva, el órgano jurisdiccional remitente ve motivos para considerar que las disposiciones citadas sí tienen efecto de protección individual.

- 30 Si a la demandante le asisten derechos indemnizatorios, se plantea también la cuestión de la determinación de la cuantía del perjuicio. A este respecto resulta relevante saber, en particular, si el precio pagado por el adquirente ha de devengar intereses y si el adquirente debe pagar una compensación por el uso del vehículo. En función de ello se determinará el alcance de la cobertura que debe proporcionar la demandada a la demandante, cuestión que ha de decidir el órgano jurisdiccional remitente.
- 31 En la sentencia de 17 de abril de 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), el Tribunal de Justicia aclaró que la Directiva sobre la venta de bienes de consumo se opone a una normativa nacional con arreglo a la cual el vendedor, en caso de entrega de un bien que no es conforme con el contrato, puede exigir una indemnización por la utilización del bien hasta su sustitución. En los casos que (como aquí sucede) tienen por objeto la liquidación retroactiva de la compra de un vehículo, la defensa judicial de sus derechos por parte del fabricante del vehículo puede prolongar el procedimiento tanto como toda la vida útil prevista para el vehículo, con lo que el fabricante se vería injustamente favorecido. También cabe aducir el efecto útil del Reglamento n.º 715/2007 como argumento que aboga por excluir, como medida disuasoria, la compensación de la ventaja obtenida, al menos en caso de perjuicios causados con dolo y en contra de las buenas costumbres. Por otro lado, el órgano jurisdiccional remitente desea aclarar también si la exigencia de sanciones efectivas y disuasorias no requiere que, en caso de liquidación retroactiva, el fabricante deba pagar intereses por el precio que debe reembolsar.
- 32 En opinión del órgano jurisdiccional remitente, la pretensión indemnizatoria de la demandante se vería *de facto* devaluada si se fuese deduciendo de su importe la ventaja continuada obtenida con la utilización del vehículo, consumiendo así poco a poco la indemnización. Esto también constituiría una vulneración del principio en favor de las sanciones disuasorias.
- 33 El compromiso de cobertura depende de que se aclaren la licitud del marco térmico y el efecto sancionador de las normas de la Unión. El órgano jurisdiccional remitente es consciente, a este respecto, de que para la condena en el marco de una demanda de cobertura de defensa jurídica basta una probabilidad al menos tan alta de un resultado positivo como negativo del litigio. No obstante, dado que las cuestiones que aquí se plantean no han sido objeto hasta la fecha de una remisión al Tribunal de Justicia, el órgano jurisdiccional remitente no se ve en condiciones de emitir un juicio de probabilidad concluyente hasta haber obtenido del Tribunal de Justicia una respuesta a sus cuestiones prejudiciales.

- 34 En función de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales formuladas en cascada procederá decidir si asiste a la demandante (y, en tal caso, en qué medida) el derecho a la cobertura del seguro.

DOCUMENTO DE TRABAJO