

Versión anonimizada

Traducción

C-685/19 – 1

Asunto C-685/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

17 de septiembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

2 de septiembre de 2019

Parte demandante:

OK

Parte demandada:

Daimler AG

[*omissis*]

Landgericht Frankenthal (Pfalz) [Tribunal de lo Civil y Penal de Frankenthal (Palatinado)]

Resolución

En el litigio entre

OK, [*omissis*] Ludwigshafen am Rhein,

— parte demandante —

[*omissis*]

y

Daimler AG, [omissis] Stuttgart,

— parte demandada —

[omissis]

en relación con una indemnización de daños y perjuicios,

[omissis] [Sala y nombre del juez que ha dictado la resolución], el 2 de septiembre de 2019, tras la vista celebrada ese mismo día, ha resuelto:

- I. [omissis] [Cuestiones de Derecho procesal]
- II. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales:

Primera cuestión prejudicial:

¿Debe interpretarse y aplicarse el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, en el sentido de que solo procede apreciar la necesidad de utilizar dispositivos de desactivación cuando, aun empleando la tecnología más avanzada disponible en el momento de obtención de la homologación del modelo de vehículo de que se trate, no podían garantizarse la protección del motor frente a daños o accidentes ni la seguridad en el funcionamiento del vehículo?

Segunda cuestión prejudicial en caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión:

¿Caben excepciones a la obligación que existe, en principio, de emplear la tecnología más avanzada disponible en el momento de la homologación, por otras razones como, por ejemplo, la falta de experiencia suficiente a largo plazo o los desproporcionadamente elevados costes de la tecnología más avanzada en comparación con otras tecnologías, que incidan considerablemente en el precio de venta?

Segunda cuestión prejudicial en caso de respuesta negativa a la primera cuestión:

¿Se está ante un dispositivo de desactivación prohibido, en forma de «margen térmico», aun empleando componentes tecnológicos que en principio están autorizados, cuando los parámetros indicados en el control

del motor han sido elegidos de manera que la depuración de los gases de escape no se puede activar, o solo con limitaciones,

- a) debido a las temperaturas elegidas, habida cuenta de las temperaturas imperantes habitualmente durante la mayor parte del año;
- b) debido a otros parámetros (por ejemplo, la altitud en que se encuentre el vehículo sobre el nivel del mar) en regiones significativas de Alemania o del mercado interior europeo?

Fundamentos

La remisión se efectúa conforme al artículo 267 TFUE.

A. Objeto del procedimiento principal

Las partes litigan acerca de los derechos indemnizatorios que asisten al comprador de un vehículo. El 20 de octubre de 2015, la parte demandante adquirió para su empresa un vehículo de ocasión Mercedes Benz C 220 BlueTEC modelo T, con 10 205 km recorridos y matriculado por primera vez el 24 de julio de 2015, por un precio bruto de 46 220,00 euros. Según la parte demandada, el vehículo cumplía los requisitos para su clasificación en la clase de emisiones «Euro 6» para vehículos diésel. Entre las partes se discute si el vehículo realmente cumplía los requisitos de dicha clasificación. La parte demandada no atendió a la solicitud de resolución formulada por la parte demandante, remitida mediante escrito de sus abogados en el que se fijaba de plazo hasta el 14 de febrero de 2019.

Hasta la fecha, el Kraftfahrtbundesamt (Autoridad Federal de Vehículos de Motor, Alemania) no ha ordenado oficialmente la retirada del vehículo objeto del litigio ni de otros del mismo modelo.

El demandante reclama, con un fundamento delictual, la resolución del contrato de compraventa; en concreto, exige el reembolso del precio pagado contra entrega y transmisión de la propiedad del vehículo a la parte demandada, ya que considera que un software de control instalado en el vehículo, que, entre otras cosas, interviene en la depuración de los gases de escape y en la efectividad de este proceso en función de la temperatura, constituye un dispositivo de desactivación prohibido con arreglo al Reglamento n.º 715/2007.

B. Marco jurídico

La parte demandante reclama, con un fundamento delictual, la resolución del contrato de compraventa, en virtud de los artículos 826 y 249, apartado 1, del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil alemán; en lo sucesivo, «BGB»).

El artículo 826 del BGB presenta el siguiente tenor:

Quien cause dolosamente un perjuicio a otro de una forma contraria a las buenas costumbres deberá resarcirlo por dicho perjuicio.

En virtud del artículo 249, apartado 1, del BGB:

El obligado a resarcir el perjuicio debe devolver las cosas al estado en que se encontrarían si no se hubiese producido el hecho que dio lugar a su obligación de resarcimiento.

Conforme a reiterada jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), no solo existe un perjuicio en el sentido del artículo 826 del BGB cuando la conducta dañosa haya producido un menoscabo en el patrimonio de la parte demandante. También existe un perjuicio suficiente para fundamentar la responsabilidad con arreglo al artículo 826 del BGB cuando, a pesar de existir un equilibrio objetivo entre la prestación y la contraprestación, el perjudicado haya sido inducido por una conducta lesiva a la celebración de un contrato que, en caso contrario, no habría celebrado [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional], y la prestación no sea plenamente satisfactoria para el perjudicado [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional].

Si existe o no un menoscabo patrimonial es algo que se ha de valorar, en principio, aplicando la llamada «hipótesis de la diferencia», es decir, comparando la situación patrimonial resultante del hecho lesivo con la que se daría si este no se hubiese producido [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional].

A tal fin es preciso comparar la situación patrimonial de la parte demandante, concretamente la totalidad de su patrimonio [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional], tal y como se presenta tras la celebración del contrato de compraventa del vehículo objeto del litigio, con la situación patrimonial tal y como hubiera evolucionado a falta de dicho contrato. Habrá un perjuicio si de la comparación se obtiene una cifra negativa, es decir, si la celebración del contrato ha sido económicamente desventajosa para la parte demandante.

En principio, será así si el vehículo adquirido no vale el precio pagado por él o si, a pesar del valor intrínseco del objeto de la compraventa, las obligaciones y demás desventajas derivadas del contrato no se compensan con las ventajas obtenidas. No obstante, en esta comparación las concretas ventajas y desventajas deben ponderarse atendiendo a la finalidad tuitiva de la responsabilidad y a la función compensatoria que tiene la indemnización [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional]. [omissis] [Consideraciones sobre el control judicial de la hipótesis de la diferencia y referencia a la jurisprudencia nacional].

No obstante, un daño patrimonial podría consistir también en que la parte demandante, como parte afectada por el incumplimiento culpable, se viese limitada en sus posibilidades concretas de disposición de sus bienes. La indemnización tiene el objetivo de compensar el perjuicio concreto sufrido por el perjudicado, por lo que el concepto de perjuicio está esencialmente referido a la persona [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional].

A este respecto es suficiente con que la parte demandante se vea gravada con una obligación no deseada a consecuencia de la compra del vehículo objeto del litigio, si la prestación que ha de efectuar la parte demandada con arreglo al contrato no es totalmente aprovechable para el demandante. En esta situación no se ha de atender al valor intrínseco objetivo de la prestación y de la contraprestación para apreciar la existencia de un daño patrimonial compensable [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional]. No obstante, para reconocer esta circunstancia es necesario que la prestación obtenida con el contrato no deseado no solo pueda considerarse un perjuicio desde un punto de vista meramente subjetivo y arbitrario, sino que la percepción del mercado en las circunstancias dadas también vea en la celebración del contrato un negocio no razonable e inadecuado para los intereses patrimoniales concretos y, por tanto, desventajoso [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional].

Es lo que sucede en el presente caso, ya que la percepción del mercado valora negativamente la propia celebración de un contrato relativo a la adquisición de un vehículo que, por razones internas del fabricante, no cumple la norma Euro publicitada que el propio fabricante atribuye al vehículo en relación con las emisiones de sustancias contaminantes.

C. Necesidad de la decisión del Tribunal de Justicia

La resolución del litigio depende de la interpretación que se dé al artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.

En opinión de la Sala remitente, solo cabrá considerar el derecho de la parte demandante si el dispositivo de desactivación objeto de su reclamación es un dispositivo de desactivación prohibido con arreglo al artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.

En el presente caso (a diferencia de lo que ocurre en otros muchos supuestos), esta Sala no puede resolver en contra de la demandada la cuestión de la licitud del dispositivo de desactivación atendiendo a la actuación del Kraftfahrtbundesamt o de otros organismos públicos que hayan podido adoptar algún acto administrativo firme en relación con la presente configuración del motor. Al menos hasta la fecha no existen actos administrativos de este tipo en relación con la serie de modelos del vehículo objeto del litigio.

En función de la calificación del dispositivo de desactivación como lícito o prohibido deberá desestimarse o estimarse la demanda en cuanto al fondo.

Si en el momento de la celebración del contrato de compraventa del vehículo había instalado un dispositivo de desactivación lícito, de dicho contrato no se derivará la imposición de una obligación no deseada para la parte demandante. Esta habría adquirido un vehículo que, a este respecto, cumplía con la normativa aplicable, lo cual era también conforme con la voluntad de la parte demandante al celebrar el contrato.

En cambio, si el control del motor, en lo relativo a la depuración de los gases de escape, no cumplía con las exigencias de la excepción del artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, entonces el vehículo incumplía la normativa en el momento de la celebración del contrato, y, con ello, la parte demandante habría dado un consentimiento que no hubiera dado si hubiese conocido tal circunstancia. Por lo tanto, se habrían cumplido los requisitos para la resolución del contrato de compraventa en virtud de un fundamento delictual. En tal caso, atendiendo a la jurisprudencia del Bundesgerichtshof [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional], la celebración del contrato, considerada también de forma objetiva, no habría sido razonable ni adecuada para los intereses patrimoniales concretos y, por tanto, debería considerarse desventajosa en su conjunto. La percepción del mercado valora negativamente la celebración de un contrato relativo a la adquisición de un vehículo que, por razones internas del fabricante, no cumple la norma Euro publicitada que el propio fabricante atribuye al vehículo en relación con las emisiones de sustancias contaminantes.

Además, en tal situación existe un riesgo de perjuicio patrimonial derivado de la aplicación de un impuesto sobre vehículos de motor más elevado. La Administración tributaria nacional está constitucionalmente vinculada por el principio de legalidad de la Administración y por las consecuencias que este tiene en cuanto a la liquidación del impuesto correcto al tener conocimiento de la aplicación de una base imponible incorrecta, modificando las resoluciones ya adoptadas y aún no firmes en relación con el impuesto sobre vehículos de motor [omissis] [referencia a una disposición nacional aplicable a este respecto]. De este modo, ni en el momento de la celebración del contrato ni en el momento actual se puede excluir que la parte demandante vaya a sufrir el gravamen que suponen las liquidaciones complementarias basadas en la «peor» clasificación que en realidad correspondía al vehículo objeto del litigio en cuanto a las emisiones de sustancias contaminantes desde que se comercializó, con la consiguiente aplicación, por ejemplo, de un tipo impositivo más elevado [omissis] [referencia a la disposición nacional aplicable] o la imposición de posibles recargos de demora.

D. Examen de las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

La intervención en la depuración de los gases de escape atendiendo a parámetros medioambientales constituye un dispositivo de desactivación con arreglo al artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 y, como tal, está prohibida, en principio, por el artículo 5, apartado 2, primera frase, del mismo Reglamento.

La excepción a esta prohibición que dispone el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 está supeditada expresamente a la necesidad del dispositivo. Sin embargo, el Reglamento no define el concepto de «necesidad» que ahí se utiliza. Su considerando 4 menciona el objetivo de reducir las emisiones de los vehículos, propósito que se refleja (si bien en una forma y

sentido un tanto diferente), por ejemplo, en los considerandos 5, 6 y 12 del Reglamento.

En opinión de la Sala remitente, se conseguiría la mayor reducción posible si se utilizase la tecnología más avanzada disponible (al menos en el momento de la primera homologación de la serie de vehículos).

Sin embargo, del considerando 7 se desprende que en el establecimiento de los valores máximos de emisiones se tienen en cuenta también otras circunstancias. Expresamente se hace referencia a los mercados, a la competitividad de los fabricantes y a los costes directos e indirectos para el sector. De ello se podría deducir que estas circunstancias también deben ser tomadas en consideración al interpretar el concepto de necesidad a efectos del artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.

Corresponde a la interpretación del Derecho de la Unión, que está reservada al Tribunal de Justicia, la cuestión de si en la interpretación del concepto de «necesidad» deben tenerse en cuenta qué otros factores y, de ser así, en qué medida o en qué aspectos parciales.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

En caso de que el Tribunal de Justicia considere que el uso de la tecnología más avanzada es determinante para apreciar la «necesidad» del dispositivo de desactivación, se plantea la cuestión de si se puede eximir al fabricante de dicho requisito y, en caso afirmativo, con qué condiciones. Esta cuestión surge precisamente con el trasfondo de las consecuencias mencionadas en el considerando 7 del Reglamento y de la ponderación que allí se expresa entre coste y utilidad.

En caso de que el Tribunal de Justicia responda negativamente a la primera cuestión prejudicial, a continuación se plantea la cuestión de en qué medida se puede limitar la depuración de los gases de escape con un dispositivo de desactivación para que siga considerándose comprendido en el concepto de «necesidad».

Si la intervención en la depuración de los gases de escape se produce en función de las condiciones de temperatura (exterior), la elección de la temperatura mínima puede llegar en la práctica a privar de eficacia en gran medida a la depuración de los gases de escape, al menos cuando se elija una temperatura que no se alcance durante una parte sustancial del año. Por ejemplo, si se sitúa en 10° C, en Alemania esta temperatura generalmente no se alcanza durante los meses de invierno o, como mucho, solo durante unas pocas horas al día. Por el contrario, si se elige una temperatura máxima que, por ejemplo, en verano se alcance o se supere con regularidad, también durante esos períodos se estará limitando significativamente la depuración de los gases de escape. Lo mismo sucede cuando la depuración se controla en función de la altitud a la que se encuentre el vehículo sobre el nivel del mar en cada momento.

La consecuencia sería que en determinadas épocas (del año), por encima o por debajo de una determinada altitud sobre el nivel del mar la depuración de los gases de escape quedaría limitada o incluso anulada. Con ello no se alcanzarían (o solo de forma reducida) los objetivos de mejora de la calidad del aire (véanse los considerandos 5 y 6 del Reglamento) y de reducción de las emisiones de partículas y de precursores de ozono (véase el considerando 4 del Reglamento).

[*omissis*] [Firma y nombre del juez que ha dictado la resolución]

DOCUMENTO DE TRABAJO