

Versión anonimizada

Traducción

C-759/19 - 1

Asunto C-759/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

16 de octubre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

11 de octubre de 2019

Parte demandante:

PG

Parte demandada:

Volkswagen AG

Landgericht Gera (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Gera)

[*omissis*]

Resolución

En el litigio entre

PG, [*omissis*] Remda-Teichel

—parte demandante—

[*omissis*]

y

Volkswagen AG, [*omissis*] Wolfsburgo

—parte demandada—

por reclamación de daños y perjuicios,

la Sala VII del Landgericht Gera [*omissis*],

[*omissis*] el 11 de octubre de 2019

ha resuelto:

I. Se suspende el procedimiento.

II. Se plantean al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación del Derecho comunitario:

1. ¿Deben interpretarse los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, del EG-FGV o 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 válido con arreglo al artículo 6, apartado 1, de la EG-FGV (o su obligación de acompañar un certificado de conformidad con arreglo al artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE) si instaló en el vehículo un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido de los artículos 5, apartado 2, y 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, y la comercialización de un vehículo de este tipo infringe la prohibición de comercializar vehículos sin un certificado de conformidad válido con arreglo al artículo 27, apartado 1, de la EG-FGV (o la prohibición de venderlo sin un certificado de conformidad válido con arreglo al artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE)?

En caso de respuesta afirmativa:

1.a. ¿Los artículos 6 y 27 de la EG-FGV o los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46/CE persiguen proteger a un tercero en el sentido del artículo 823, apartado 2, del BGB, precisamente también en lo que respecta a su libertad de disposición y a su patrimonio? La adquisición de un vehículo por parte de un cliente final, que ha sido comercializado sin un certificado de conformidad válido, ¿tiene su origen en el ámbito de peligro para cuya prevención fueron adoptadas dichas normas?

2. ¿El artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 persigue proteger precisamente también al cliente final, incluso en lo que respecta a su libertad de disposición y a su patrimonio? La adquisición de un vehículo por parte de un cliente final, en el que se ha instalado un dispositivo de desactivación prohibido, ¿tiene su origen en el ámbito de peligro para cuya prevención fueron adoptadas dichas normas?

Fundamentos:

I.

1. Sobre la base de la responsabilidad delictual, el demandante reclama a la demandada que le reembolse el precio de un turismo fabricado por esta, en el contexto del llamado escándalo diésel de VW, deduciendo una compensación por el uso.

2. Atendiendo a la situación actual de los hechos y del litigio, la Sala parte de los siguientes hechos:

El 2 de diciembre de 2012 el demandante compró un turismo nuevo (un VW Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI) a [omissis], pagando un precio de 26 023,03 euros.

El mencionado turismo está equipado con un motor modelo EA-189, cuyo software inicial del motor contribuyó a la optimización de los valores de emisión de nitrógeno en el procedimiento administrativo de ensayo, al disponer el motor de un sistema de recirculación de los gases de escape con dos modos de funcionamiento. El modo 1 es un modo optimizado en nitrógeno con una tasa de recirculación de gases de escape relativamente alta; el modo 0 es un modo optimizado en partículas con una tasa de recirculación de gases de escape más baja. El software de la unidad de control del motor detecta si el vehículo se encuentra en una circulación viaria normal o en un banco de pruebas técnicas para determinar los valores de emisión. Durante el ciclo de ensayo o las pruebas del banco de ensayo, ante emisiones de nitrógeno, el software integrado activa el programa del motor modo 1, de modo que se alcancen valores más bajos de óxido de nitrógeno y se respeten los valores de emisión legalmente establecidos y también los valores de óxido de nitrógeno establecidos en la norma de emisiones Euro 5. Sin embargo, en condiciones reales de conducción en el tráfico viario, el vehículo es operado en el modo 0, de recirculación de los gases de escape. Los valores de emisión así resultantes no se corresponden con los valores indicados por la demandada como fabricante de este vehículo en el certificado de conformidad de la Unión.

La instalación del dispositivo de desactivación fue llevada a cabo por la demandada con el conocimiento y por orden, pero al menos con la aprobación del órgano de administración, con el objetivo de reducir sus propios costes a expensas de los clientes finales, maximizar los beneficios a través de las ventas en masa de vehículos así manipulados y obtener una ventaja competitiva frente a los fabricantes de automóviles competidores. El necesario engaño a las ignorantes autoridades competentes en materia de homologación y a los desprevenidos clientes finales sobre la existencia de un dispositivo de desactivación de este tipo y el incumplimiento efectivo de la normativa legal de emisiones formaban parte del plan general.

El demandante, engañado en ese sentido (por su concesionario como herramienta de la demandada), compró el vehículo para participar en el tráfico viario público. El demandante no lo habría comprado si hubiera sabido que no se cumplen las condiciones materiales para la matriculación y que, por lo tanto, existe el riesgo de que no pueda utilizar (de forma duradera) el vehículo con ese fin porque sería inmovilizado.

Desde la compra, el demandante ha estado usando el vehículo. El 25 de julio de 2019 el kilometraje era de 93 000.

II.

En el presente asunto solamente cabe considerar una responsabilidad delictual de la demandada conforme al artículo 823, apartado 2, del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»), en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 (véase 1.), conforme al artículo 823, apartado 2, del BGB, en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, de la Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Decreto relativo a la homologación CE de los vehículos de motor y de los remolques, así como de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos; en lo sucesivo, «Decreto de homologación CE de vehículos» o «EG-FGV») (véase 2.) y conforme al artículo 826 del BGB (véase 3.).

Los respectivos puntos de conexión son los siguientes:

1. El turismo de que se trata está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido de los artículos 5, apartado 2, y 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007. La resolución correspondiente de la Kraftfahrtbundesamt (Autoridad Federal de Vehículos motorizados) es firme y en ese sentido tiene efecto vinculante para los procedimientos civiles. En todos los demás aspectos, la Sala se adhiere y hace suyas las consideraciones correspondientes del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania; en lo sucesivo, «BGH») en su resolución del 8 de enero de 2019 [omissis].

Contrariamente a lo que opina la demandada, el software que utiliza no es una mera medida interna aplicada al motor. El uso del software altera las funciones del sistema de control de las emisiones. Si el vehículo está en el banco de pruebas, se utiliza el modo 1 de recirculación de los gases de escape, en el que se produce una mayor recirculación de los gases de escape con bajas emisiones de óxido de nitrógeno. De este modo se devuelve al motor más óxido de nitrógeno que en el modo 0 de recirculación de gases de escape, que se activa en condiciones normales de conducción. Gracias al modo alterado se consigue que las emisiones de óxido de nitrógeno que llegan al sistema de control de emisiones sean más bajas que durante la conducción en condiciones normales. Así, cierta cantidad de

óxido de nitrógeno es sustraída a la medición, lo que cambia el funcionamiento del sistema de control de emisiones, ya que los valores que mide no se corresponden con los de la conducción en condiciones normales.

Tampoco resulta útil el argumento de la demandada de que los valores límite para la conducción en condiciones reales no son relevantes, ya que el legislador decidió registrar los valores límite en condiciones de laboratorio. Esta alegación podría ser relevante si las diferentes condiciones de la conducción fueran el único factor a los efectos de las diferencias en las emisiones de NOx, cuando precisamente no es así. Además de las diferentes condiciones de conducción, incluso según las alegaciones de la propia demandada, en el caso de los vehículos afectados, se suma, como factor adicional (ilegal), el software utilizado, que, mediante la modificación del modo utilizado, influye en las emisiones de NOx. Al usar dicho software, la demandada ha dejado de lado lo que es legalmente permisible [omissis] [referencia a la jurisprudencia nacional].

2. Depende del contenido declarativo y del significado del certificado de conformidad, hasta qué punto se han infringido además los artículos 6, apartado 1, y 27 de la EG-FGV, basados en los artículos 18, apartado 1, y 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE.

En opinión del Oberlandesgericht Braunschweig (Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Braunschweig; en lo sucesivo, «OLG») [omissis] no es relevante si el vehículo en concreto cumple los requisitos legales, sino únicamente si el certificado es expedido por el fabricante correcto y está asignado al tipo homologado, es decir, si la declaración cumple determinados requisitos formales, aunque el contenido puede ser incorrecto. Se afirma que, en consecuencia, la instalación de un dispositivo de desactivación prohibido no afecta a la validez del certificado de conformidad.

En cambio, según la opinión contraria, dicho certificado también contiene la declaración de que el vehículo cumple todas las disposiciones legales pertinentes aplicables en la Unión [omissis], con la consecuencia de que, en caso de presencia de un dispositivo de desactivación prohibido, como aquí sucede, el certificado de conformidad será incorrecto y, por tanto, inválido, de modo que se habría producido una comercialización sin certificado válido (infracción del artículo 27, apartado 1, de la EG-FGV), así como un incumplimiento de la obligación del fabricante de expedir un certificado válido con arreglo al artículo 6, apartado 1, de la EG-FGV [omissis].

Del propio objetivo que figura en el anexo del Reglamento n.º 385/2009, según el cual el certificado de conformidad «es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación», ya se deduce que el planteamiento formalista es incorrecto y que el certificado de conformidad incluye el contenido declarativo amplio, afirmado en lo que antecede.

Esto no significa en sí mismo que la inexactitud material resultante de la instalación de un dispositivo de desconexión prohibido vaya acompañada de la nulidad de la declaración de conformidad, pero la descripción funcional mencionada es indicativa más bien de eso y no de lo contrario, especialmente a la luz de las reglas de interpretación del Derecho de la Unión.

Por lo tanto, la respuesta a la primera cuestión es pertinente para determinar si en este contexto hay en realidad una infracción por parte de la demandada como fundamento de la responsabilidad delictual.

3. La comercialización de un vehículo en que intencionadamente se ha instalado un dispositivo de desactivación prohibido, ocultando de un modo consciente la programación ilegal del software, cuando va acompañada de un engaño concluyente a las autoridades competentes en materia de homologación y a los clientes finales, fingiendo que se han cumplido todas las condiciones de homologación y que se permite sin restricciones la utilización del vehículo en la circulación por carretera, con el fin de reducir los costes y maximizar los beneficios mediante unas cifras de ventas elevadas, al tiempo que se obtiene una ventaja competitiva a expensas de unos clientes desprevenidos, constituye un perjuicio doloso contrario a las buenas costumbres (artículo 826 del BGB).

El hecho de que el demandante no comprara el vehículo directamente a la demandada no cuestiona en principio el nexo causal entre el engaño y la compra del vehículo, pues al comercializar el vehículo la demandada desencadenó el proceso causal, utilizando deliberadamente su canal de distribución. El engaño concluyente del fabricante, asociado a la comercialización del vehículo, también sigue desplegando sus efectos porque, con respecto a información como la descrita, el concesionario se limita a transmitir la información proporcionada por el fabricante y el comprador confía a este respecto en la información del fabricante y, como sucede en el presente asunto, en la seriedad del fabricante. A este respecto, el vendedor del automóvil es una herramienta de la demandada que actúa como autor mediato.

Las acciones de la demandada también han causado al demandante un perjuicio que comienza con la celebración misma del contrato de compraventa desfavorable, que de otro modo no se habría celebrado [*omissis*] [referencia a la jurisprudencia nacional].

También se cumplen los requisitos subjetivos del artículo 826 del BGB en relación con el artículo 31 del BGB. La demandada, a la luz de la carga secundaria de alegación y prueba que le incumbe, no ha negado de un modo efectivo las alegaciones suficientemente fundamentadas del demandante en este contexto. [*omissis*] [referencia a la jurisprudencia nacional].

III.

Una responsabilidad delictual conforme al artículo 823, apartado 2, del BGB, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 exige de un modo decisivo para resolver que la última de las disposiciones mencionadas sea una norma de protección. Lo mismo se aplica a la responsabilidad según el artículo 823, apartado 2, del BGB, en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, de la EG-FGV, siempre y cuando se haya producido en realidad una infracción de la(s) disposición(es) (véase II.2.), lo que de inicio requiere una respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial.

Una norma persigue proteger a terceros, si tiene por lo menos también la finalidad de proteger a individuos o grupos de individuos contra la vulneración de un determinado bien jurídico. En el caso de mandatos o prohibiciones, deben estar suficientemente definidos el interés protegido, la naturaleza de su violación y el círculo de personas protegidas. No depende del efecto, sino del contenido y de la finalidad de la ley, así como de si el legislador pretendía una protección jurídica a favor de particulares en el momento en que la ley fue promulgada, como se reclama en relación con la supuesta infracción. El hecho de que la norma jurídica persiga, además o incluso en primer lugar, un interés general no es perjudicial a tal efecto, siempre que la protección de los particulares no sea solo un mero reflejo de la norma. La creación de un derecho individual al resarcimiento de daños y perjuicios debe parecer lógica y defendible, al menos en el marco del sistema general del régimen jurídico de la responsabilidad. Si esto se cumple debe decidirse mediante una apreciación exhaustiva del conjunto del contexto normativo de la disposición [omissis].

Además, la obligación de resarcimiento está limitada por la finalidad protectora de la norma. Solamente se responde de aquellas consecuencias perjudiciales equivalentes y adecuadas que tengan su origen en el área de peligro para cuya prevención se adoptó la norma vulnerada. El perjuicio reclamado debe tener una conexión intrínseca con la situación de peligro creada por el causante del perjuicio, sin que sea suficiente una conexión «externa», digamos «aleatoria». A este respecto es necesaria una consideración valorativa. En ese sentido debe examinarse el significado y el alcance de la norma infringida y debe aclararse si con dicha norma se pretendía evitar el daño reclamado [omissis].

Hasta ahora ha sido muy controvertido en la jurisprudencia alemana si las disposiciones mencionadas presentan una naturaleza protectora de terceros, es decir, si con ellas se han de proteger precisamente también la libertad de disposición y el patrimonio de los compradores particulares de automóviles, y si la adquisición de un vehículo en el que está instalado un dispositivo de desactivación prohibido tiene su origen en el área de peligro para cuya prevención se han dictado las normas infringidas, mientras que, por lo que se aprecia, se ha omitido en gran medida un examen desde el punto de vista de la finalidad protectora de la norma.

Así, el OLG de Braunschweig, por ejemplo, defiende desde una justificación detallada que las disposiciones mencionadas no deben considerarse legislación protectora en el sentido del artículo 823, apartado 2, del BGB, ya que no están destinadas a proteger el patrimonio del comprador de un vehículo de motor, sino a lograr un alto nivel de seguridad vial, de protección de la salud y del medio ambiente y un uso racional de la energía.

En cambio, otros defienden que es irrelevante que la norma infringida tenga por objeto primordialmente servir al interés general, siempre que la protección individual no sea un mero reflejo (algo que debe suponerse en el presente caso), y se asigne, en cambio, al ámbito funcional de la norma [omissis]. Aducen que en el ámbito de las normas de Derecho europeo debe tenerse en cuenta además que, para una aplicación efectiva del Derecho europeo, también deben reconocerse derechos indemnizatorios cuando las normas infringidas no persiguen un objetivo de protección individualizado [omissis]. Consideran que, adicionalmente, la protección individual se deduce también de la ya mencionada (véase punto II.2.) descripción funcional en el anexo del Reglamento n.º 385/2009 [omissis].

La Sala no está en condiciones de apreciar qué interpretación es la acertada, especialmente buscando una transposición suficiente de los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46/CE y habida cuenta de las máximas del Derecho europeo y a la luz de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, máxime cuando los argumentos expuestos por ambos bandos son dignos de consideración, pero también ambivalentes en algunos aspectos.

IV.

También la responsabilidad delictual prevista en el artículo 826 del BGB se limita de antemano a los daños y perjuicios comprendidos por el ámbito de protección del mandato o de la prohibición legal vulnerados [omissis]. Solo tienen derecho a indemnización aquellos que sufran directamente un perjuicio contrario a las buenas costumbres o aquellos terceros que sufran un perjuicio contrario a las buenas costumbres pero no solo como reflejo del perjudicado directo [omissis].

También es controvertida la cuestión (y recibe respuestas diferentes) de si la responsabilidad en situaciones como la presente debería ser corregida atendiendo a la finalidad de protección como criterio.

En la medida en que no se vincula directamente con la infracción del artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007 o de los artículos 6 y 27 de la EG-FGV y se fundamenta, al contrario, la actuación contraria a las buenas costumbres exclusivamente en el engaño continuado (especialmente también) al cliente final, asociado a la comercialización del vehículo, no se exigirá una corrección desde el punto de vista de la protección, ya que la persona engañada debe ser protegida sin restricción alguna y deberá ser resarcida de todos los daños que resulten del engaño [omissis]. Si, por el contrario, el factor determinante es la comercialización con el uso de un dispositivo de desactivación prohibido, existirá

un alto grado de concordancia con las cuestiones planteadas en el punto III [omissis].

Sin embargo, no procede realizar un examen aislado, pues finalmente se trata de aspectos inseparables de unos acontecimientos y un plan general que son únicos. Del mismo modo que la comercialización (masiva) de vehículos equipados con un dispositivo de desconexión prohibido, a fin de alcanzar los objetivos propuestos, no fue posible sin engañar a las autoridades competentes en materia de homologación y a los clientes finales, el fraude es inconcebible sin manipulación como objeto del engaño, pues más allá del (in) cumplimiento de la normativa sobre emisiones, el engaño no tenía ningún otro contenido declarativo. A tal efecto y desde la perspectiva de la Sala, el incumplimiento de las normas de emisión constituye el núcleo de la imputación de haber contravenido las buenas costumbres. Por tanto, también la responsabilidad según el artículo 826 del BGB solamente se podrá fundamentar si la finalidad de las normas de emisión no fue solo la protección a modo de reflejo del cliente final de que se trate y este también debía quedar protegido contra los daños reclamados.

En consecuencia, de la repuesta a las cuestiones primera, letra a) (siempre que la respuesta a la primera cuestión prejudicial sea afirmativa) y segunda depende de un modo determinante también la decisión sobre si existe un derecho al amparo del artículo 826 del BGB, en concreto de si las disposiciones mencionadas presentan la necesaria naturaleza protectora de terceros y si la adquisición por un cliente final de un vehículo en el que está instalado un dispositivo de desactivación prohibido y/o que ha sido comercializado sin certificado de conformidad válido tiene su origen en el área de peligro para cuya prevención se han dictado las normas infringidas.

V.

La pertinencia de las cuestiones primera, primera, letra a), y segunda no decae por el hecho de que la demanda ya prospere por ostentar el demandante derechos con arreglo al artículo 823, apartado 2, del BGB en relación con el artículo 263, apartado 1, del Strafgesetzbuch (Código Penal; en lo sucesivo, «StGB»), pues no es ese el caso.

Aparte de las consideraciones sobre la finalidad protectora, que se imponen también en esta materia, para un derecho como el descrito falta un alegato suficiente sobre el cumplimiento de los elementos tipificados.

El artículo 263 del StGB es una disposición del Derecho penal que tipifica como delito un acto u omisión específico de una persona física determinada. A una persona jurídica no se le puede imputar un delito. Por consiguiente, el demandante debería haber alegado de un modo fundamentado, en particular, qué miembro del órgano de administración, qué representante o qué responsable cometió qué engaño concreto, cuándo y dónde, u ordenó a qué persona que lo cometiera. En este momento es irrelevante que no esté en condiciones de hacerlo debido a la

falta de conocimiento de los procesos internos de la demandada. A diferencia de lo que sucede en el ámbito del artículo 826 del BGB, que trata de un reproche de Derecho civil, los principios de la carga secundaria de alegación y prueba no benefician a un demandante que formula imputaciones de Derecho penal contra empleados de una persona jurídica en las que fundamenta la responsabilidad civil de esta (véase el punto III.3.).

[*omissis*]

DOCUMENTO DE TRABAJO