

Asunto C-809/19**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:**

4 de noviembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

25 de octubre de 2019

Parte demandante:

ER

Parte demandada:

Volkswagen AG

Objeto del procedimiento principal

Petición de daños y perjuicios por la rescisión del contrato de compraventa de un vehículo nuevo en que se instaló un dispositivo de desactivación prohibido — Responsabilidad del fabricante de motores con ocasión de un vehículo fabricado por una de las filiales del grupo — Obligación de acompañar un certificado de conformidad — Protección del cliente final — Deducción de una compensación por uso del importe de los daños y perjuicios

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

Cuestiones prejudiciales

1. ¿Deben interpretarse los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, de la 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 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, 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?

3. 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 y el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de incumplimiento de dichas disposiciones, no procede deducir total o parcialmente una compensación por el uso efectivo del vehículo de los daños sufridos por el cliente final (en su caso: ¿de qué modo y con qué extensión?), cuando por ese incumplimiento el cliente puede exigir y exige la rescisión del contrato de compraventa del vehículo? ¿Cambia en algo la interpretación si la infracción va acompañada del engaño a las autoridades competentes en materia de homologación y a los clientes finales, fingiendo que se han cumplido todas las condiciones de homologación y de que se permite la utilización del vehículo en la circulación por carretera sin restricciones, y si la infracción y el engaño se llevan a cabo 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?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

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, 26, apartado 1, y 46

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, y 5, apartado 2

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

Disposiciones nacionales invocadas

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»): artículos 6 y 27

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»): artículos 31, 823, apartado 2, y 826

Strafgesetzbuch (Código Penal; en lo sucesivo, «StGB»): artículo 263, apartado 1

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 El 3 de mayo de 2010, el demandante compró en un concesionario un Skoda nuevo por un precio de 31 127 euros.
- 2 El vehículo está equipado con un motor modelo EA-189, suministrado por la demandada. El 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. 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.

- 3 El desarrollo y la instalación del dispositivo de desactivación, así como el suministro de los motores así manipulados a las filiales del grupo fueron llevados a cabo por la demandada con el conocimiento y por orden, o 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 y obtener una ventaja competitiva frente a los fabricantes de automóviles competidores. El uso del motor manipulado por las filiales del grupo y la reventa del vehículo a los clientes no solo era previsible, sino que era precisamente la finalidad misma de las acciones de los empleados de la parte demandada. 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.
- 4 El demandante, engañado en ese sentido (por su contraparte contractual 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.

Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

- 5 El demandante reclama a la demandada la devolución del precio de compra del vehículo. En su opinión, del precio de compra no se debe deducir ninguna compensación por el uso correspondiente a los kilómetros que ha recorrido.
- 6 La demandada alega que el software que instaló es una mera medida interna aplicada al motor. Aduce que, además, los valores límite para la conducción en condiciones reales no son relevantes, ya que el legislador decidió imponer los valores límite en condiciones de laboratorio.

Breve exposición de los motivos de la petición de decisión prejudicial

- 7 El órgano jurisdiccional remitente examina la responsabilidad delictual de la demandada conforme al artículo 826 del BGB.

- 8 Ha apreciado, en primer lugar, que 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 tiene efecto vinculante para los procedimientos civiles.
- 9 Depende del contenido declarativo y del significado del certificado de conformidad, cuestiones controvertidas en Alemania, 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.
- 10 Una de las opiniones defendidas es que 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.
- 11 Según la opinión contraria, dicho certificado también contiene la declaración de que el vehículo cumple todas las disposiciones legales pertinentes aplicables en la Unión, con la consecuencia de que, en caso de presencia de un dispositivo de desactivación prohibido, 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.
- 12 El órgano jurisdiccional remitente deduce del 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», que el planteamiento formalista es incorrecto y que el certificado de conformidad incluye el contenido declarativo amplio afirmado por los defensores de la opinión contraria.
- 13 El órgano jurisdiccional remitente ve un daño doloso contrario a las buenas costumbres, con arreglo al artículo 826 del BGB, en la comercialización —con engaño a las autoridades competentes en materia de homologación y, consecuentemente, a los clientes finales— de un vehículo fabricado por una filial del grupo, en el que se instaló un motor fabricado por la demandada con un dispositivo de desactivación prohibido. El engaño del fabricante de automóviles y del concesionario se imputa a la demandada de conformidad con los principios de la autoría mediata. A falta de un alegato suficiente, no se puede partir de una interacción colusoria entre la demandada, en su condición de suministradora de los motores, y el fabricante de vehículos.

- 14 El órgano jurisdiccional remitente ha examinado y confirmado que se cumplen todos los requisitos de hecho del artículo 826 del BGB. Partiendo de ahí, señala que la responsabilidad delictual prevista en el artículo 826 del BGB se limita a los daños y perjuicios comprendidos por el ámbito de protección del mandato o de la prohibición legal vulnerados y que 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. Será ese el caso si una norma tiene por lo menos también la finalidad de proteger a individuos o grupos de individuos contra la vulneración de un determinado bien jurídico. Además, solamente se responde de aquellas consecuencias perjudiciales que tengan su origen en el área de peligro para cuya prevención se adoptó la norma vulnerada. A tal efecto debe examinarse el significado y el alcance de la norma infringida y debe aclararse si con dicha norma se pretendía evitar el daño reclamado.
- 15 En Alemania es controvertida la cuestión de si la responsabilidad en situaciones como la presente debería ser corregida atendiendo a la finalidad de protección como criterio.
- 16 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, iniciada por la demandada, y 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. Si, por el contrario, el factor determinante es la comercialización iniciada por la demandada, con el uso de un dispositivo de desactivación prohibido, para resolver el litigio será decisivo si las disposiciones mencionadas tienen un efecto protector de terceros y si la adquisición por parte de un cliente final de un vehículo en el que está instalado un dispositivo de desactivación prohibido o que ha sido comercializado sin un certificado de conformidad válido tiene su origen en el área de peligro para cuya prevención se han adoptado las normas infringidas.
- 17 En opinión del órgano jurisdiccional remitente no procede realizar un examen aislado, pues se trata de aspectos inseparables de unos acontecimientos y un plan general que son únicos. A tal efecto, el incumplimiento de las normas de emisión constituye el núcleo de la imputación de contravenir las buenas costumbres. Por tanto, solamente se podrá fundamentar la responsabilidad según el artículo 826 del BGB si la finalidad de las normas de emisión no fuera solo la protección a modo de reflejo del cliente final de que se trate y este también debiera quedar protegido contra los daños reclamados.
- 18 Hasta ahora ha sido muy controvertido en la jurisprudencia alemana si los artículos 6 y 27 de la EG-FGV o los artículos 18, apartado 1, y 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE y/o el artículo 5, apartado 2, del Reglamento

n.º 715/2007 presentan una naturaleza protectora de terceros, es decir, si con ellos 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.

- 19 Algunos defienden que las disposiciones mencionadas no deben considerarse legislación protectora, 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.
- 20 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. 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. Consideran que, adicionalmente, la protección individual se deduce también de la ya mencionada descripción funcional en el anexo del Reglamento n.º 385/2009.
- 21 El órgano jurisdiccional remitente 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. A este respecto, se solicita al Tribunal de Justicia que proceda a una interpretación vinculante.
- 22 En cuanto a la tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente señala que, en caso de respuesta a las cuestiones prejudiciales 1, 1 a y/o 2, el demandante tiene derecho a ser restituido a la situación anterior a la celebración del contrato relativo al vehículo. Puede exigir el reembolso del precio de compra a cambio de la entrega y la transmisión de la propiedad del vehículo.
- 23 Dado que el demandante, desde la compra, ha estado utilizando el vehículo adquirido durante años y continúa utilizándolo, como otra cuestión relevante para resolver se suscita la cuestión de si, con arreglo al criterio de la compensación de las ventajas disfrutadas, está obligado a indemnizar por el uso realizado.
- 24 La legislación alemana en materia de daños y perjuicios se caracteriza por la idea de que nos encontramos únicamente ante una compensación de daños y que la parte perjudicada no puede enriquecerse a causa del perjuicio. En consecuencia, se produce, entre otras cosas, una compensación de las ventajas disfrutadas. En ese sentido, en el cálculo de los daños y perjuicios deben tenerse en cuenta las ventajas, siempre que un hecho que da lugar a responsabilidad haya conducido a ventajas causales adecuadas para la parte perjudicada y su deducción se

corresponde con la finalidad de la indemnización por daños y perjuicios, es decir, no debe suponer una carga desmedida para la parte perjudicada ni aligerar la carga del causante de un modo no equitativo.

- 25 Es muy controvertido en Alemania si —especialmente en el caso de una responsabilidad con arreglo al artículo 826 del BGB— en situaciones como la presente nos encontramos ante una compensación de ventajas disfrutadas.
- 26 En contra de una compensación de ventajas se aduce que la imputación de la causación dolosa del contrato de compraventa se opone a que se deduzca la ventaja disfrutada en virtud del uso, pues la parte demandante no quería alquilar el vehículo sino comprarlo. El fabricante responsable por dolo tampoco debiera poder realizar temporalmente el valor añadido de la venta impugnada con el cálculo del daño, pues esto conduciría a que, en términos meramente económicos, no supondría ninguna diferencia para él. También se aduce que la aplicación efectiva del Derecho de la Unión prohíbe la remuneración del uso realizado.
- 27 Los contrarios a esta opinión señalan que una compensación de ventajas es equitativa porque se ha producido un uso, de modo que se ha obtenido una ventaja pecuniaria, y la denegación no tiene ningún efecto compensatorio. La deducción del uso disfrutado no implica aligerar la carga del causante de un modo no equitativo. Se afirma que sancionar la conducta del causante de un modo que vaya más allá de la rescisión de hecho del contrato no es una de las funciones de la legislación en materia de daños. La ventaja del uso obtenida por el demandante no es una ventaja que hubiera mantenido sin el hecho dañoso, pues incluso sin dicho hecho el demandante habría conducido un vehículo de motor y, por lo tanto, se habría beneficiado de las ventajas resultantes de su uso. Por tanto, en este aspecto la conducta de la demandada no ha empeorado su situación.
- 28 El órgano jurisdiccional remitente es favorable a realizar una deducción de los usos disfrutados, pero no está en condiciones de apreciar si está total o parcialmente prohibida por el Derecho de la Unión.