

Asunto C-145/20**Petición de decisión prejudicial****Fecha de presentación:**

24 de marzo de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal,
Austria)**Fecha de la resolución de remisión:**

17 de marzo de 2020

Parte demandante:

DS

Partes demandadas:Porsche Inter Auto GmbH & Co KG
Volkswagen AG

[*omissis*]

En el litigio entre la parte demandante DS [*omissis*] y las demandadas 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding, 4060 Linz-Leonding, [*omissis*] y 2. Volkswagen AG, 38440 Wolfsburgo, [*omissis*] Alemania, por una cuantía de 25 989,58 euros [*omissis*], el Oberster Gerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal), conociendo del recurso de casación de la parte demandante contra la sentencia del Oberlandesgericht Linz (Tribunal Superior Regional de Linz, Austria) como tribunal de apelación, de 4 de abril de 2019, [*omissis*] que confirmó la sentencia del Landesgericht Linz (Tribunal Regional de Linz, Austria), de 12 de diciembre de 2018 [*omissis*], ha adoptado en una sesión a puerta cerrada la siguiente

Resolución

[...]

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales:

1. ¿Debe interpretarse el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo (DO 1999, L 171, p. 12) en el sentido de que un vehículo de motor comprendido en el ámbito de aplicación 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 (DO 2007, L 171, p. 1, de 29.06.2007) presenta la calidad habitual de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, si el vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10), y del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, pero el tipo de vehículo dispone, no obstante, de una homologación de tipo CE válida, de modo que el vehículo puede ser utilizado para circular por la vía pública?

2. ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el sentido de que un dispositivo de desactivación conforme al artículo 3, punto 10), de dicho Reglamento, que está diseñado de tal manera que la recirculación de gases de escape, al margen del funcionamiento de ensayo en condiciones de laboratorio, solo es plenamente operativa en condiciones reales de conducción cuando prevalecen temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados, puede ser admisible con arreglo al artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento o la aplicación de dicha excepción ya se excluye de antemano a causa de que la eficacia plena de la recirculación de los gases de escape está restringida a condiciones que, en algunas partes de la Unión Europea, solo se dan en aproximadamente la mitad del año?

3. ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44/CE en el sentido de que una falta de conformidad con el contrato que radica en la instalación en un vehículo de un dispositivo de desactivación prohibido en virtud del artículo 3, punto 10), en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, debe clasificarse como de escasa importancia en el sentido de dicha disposición si el cesionario habría adquirido el vehículo aun así, si hubiera tenido conocimiento de su presencia y su funcionamiento?

Fundamentos:

A. Hechos

La segunda demandada fabrica vehículos; la primera demandada es un concesionario independiente de la segunda demandada. El 21 de diciembre de 2013, el demandante, un consumidor, compró a la primera demandada un turismo fabricado por la segunda demandada. No se discute que el vehículo está

comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Está equipado con un motor diésel del tipo EA 189 de la categoría de emisiones Euro 5. En este motor, la recirculación de los gases de escape se realizaba en dos modos de funcionamiento («lógica de conmutación») por el software contenido en la unidad de control del motor. En el primer modo, que solo se utilizaba en el procedimiento de prueba de emisiones en condiciones de laboratorio, la tasa de recirculación de los gases de escape era mayor que en el segundo modo, que se utilizaba en condiciones de conducción normales. La Kraftfahrt-Bundesamt (Autoridad Federal de Transporte Motorizado de Alemania; en lo sucesivo, «KBA»), que es competente para este tipo de vehículo, concedió la homologación de tipo CE. La «lógica de conmutación» no fue revelada a este organismo de homologación. Si la KBA hubiera tenido conocimiento de la «lógica de conmutación», no habría concedido la homologación de tipo CE.

El demandante habría comprado el vehículo también si hubiera tenido conocimiento del «software de manipulación».

El 15 de octubre de 2015, la KBA impuso a la segunda demandada una Nachträgliche Anordnung einer Nebenbestimmung zur EG-Typengenehmigung (adopción *a posteriori* de una disposición accesoria a la homologación de tipo CE) de conformidad con el artículo 25, apartado 2, del EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung alemán (Decreto de homologación CE de vehículos; en lo sucesivo, «EG-FGV»), en virtud de la cual ordenaba (entre otros) la retirada de los dispositivos de desactivación prohibidos a fin de garantizar la conformidad de los motores homologados del tipo EA 189 Euro 5. Mediante carta de 20 de diciembre de 2016, la KBA informó a la segunda demandada de que confirmaba que el cambio presentado en los datos de la aplicación informática era adecuado para declarar la conformidad de los vehículos mencionados. A continuación, la homologación de tipo CE del vehículo en cuestión no fue retirada ni revocada.

El 15 de febrero de 2017, el demandante mandó llevar a cabo en el vehículo la «actualización de software» a la que se hace referencia en la referida comunicación. Dicha actualización sustituyó la «lógica de conmutación» por una programación según la cual el modo de reducción de las emisiones ya no se utiliza únicamente en el modo de ensayo sino también en el modo de circulación, si bien solo es plenamente eficaz a temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados («marco térmico»).

B. Alegaciones de las partes

El demandante ejerce sus derechos por daños y perjuicios, saneamiento de vicios e impugnación del contrato por vicios de consentimiento contra la primera demandada y por daños y perjuicios contra la segunda demandada. Reclama el reembolso del precio de compra a cambio de la devolución del vehículo, subsidiariamente la reducción del precio, subsidiariamente que se declare que las demandadas deben responder por los daños resultantes de la instalación de un

dispositivo de desactivación prohibido. Aduce que el vehículo es defectuoso porque la «lógica de conmutación» es un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Alega que la actualización del software no subsanó el defecto y que existe el riesgo de una futura pérdida de valor y de daños subsiguientes debido a la actualización del software.

Las demandadas consideraron que ni la «lógica de conmutación» ni el «marco térmico» podían calificarse como un dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 3, punto 10), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 por lo que no estaban prohibidos. En el procedimiento ante el Oberster Gerichtshof admiten que el «marco térmico» constituye un dispositivo de desactivación. Afirman que, sin embargo, está autorizado conforme al artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, conclusión a la que también habría llegado la KBA.

C. Resumen del procedimiento hasta la fecha

El órgano jurisdiccional de primera instancia desestimó la demanda.

El órgano jurisdiccional de apelación no estimó el recurso de apelación del demandante. Negó que el vehículo fuera defectuoso, pues, debido a la realización de la actualización, el demandante no tenía que temer que las autoridades le retiraran la autorización de uso. Apreció que cualquier defecto que pudiera haber existido inicialmente había sido subsanado por la actualización del software. Estimó que la tecnología con la que se reduce la recirculación de los gases de escape en temperaturas ambiente inferiores a 15 y superiores a 33 grados centígrados está permitida en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 porque es necesaria para proteger el motor contra averías.

El Oberster Gerichtshof tiene que decidir sobre un recurso de casación del demandante, en virtud del cual este pretende que se estime la demanda.

D. Normas pertinentes

En el artículo 3, punto 10), del Reglamento (CE) n.º 715/2007 se define la expresión «dispositivo de desactivación» a los efectos del Reglamento y de sus medidas de aplicación de la siguiente manera:

«todo elemento de diseño que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de las emisiones, y reduce la eficacia de dicho sistema en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo».

El artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 dispone (en extracto):

«1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos y montados de modo que el vehículo, funcionando normalmente, cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.»

2. Estará prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. La prohibición no se aplicará cuando:

a) la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo; [...].»

El artículo 3, apartado 9, párrafo tercero, del 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 (DO 2008, L 199, p. 1) dispone:

«Asimismo, el fabricante facilitará al organismo de homologación información sobre la estrategia de funcionamiento del sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), incluido su funcionamiento a baja temperatura.»

A tenor del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 1999/44/CE:

«El vendedor estará obligado a entregar al consumidor un bien que sea conforme al contrato de compraventa.»

El artículo 2, apartado 2, de la Directiva 1999/44/CE reza (en extracto) como sigue:

«Se presumirá que los bienes de consumo son conformes al contrato si:

d) presentan la calidad y las prestaciones habituales de un bien del mismo tipo que el consumidor puede fundadamente esperar, habida cuenta de la naturaleza del bien y, en su caso, de las declaraciones públicas sobre las características concretas de los bienes hechas por el vendedor, el productor o su representante, en particular en la publicidad o el etiquetado.»

A tenor del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44/CE:

«El consumidor no tendrá derecho a resolver el contrato si la falta de conformidad es de escasa importancia.»

El artículo 922, apartado 1, del Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil austriaco; en lo sucesivo «ABGB») dispone lo siguiente:

«El que con carácter oneroso entregue a otra persona un bien responderá de que este sea conforme al contrato. Por consiguiente, es responsable de que la cosa tenga las cualidades requeridas o habitualmente presumidas, corresponda a su descripción, a una muestra o a un modelo y pueda ser utilizada de acuerdo con la naturaleza del negocio jurídico o del acuerdo alcanzado.»

El artículo 932, apartado 1, del ABGB establece:

«Cuando exista un vicio, el adquirente podrá exigir la subsanación (reparación o aportación de lo que falte), la sustitución del bien, una reducción razonable de la contraprestación (reducción del precio) o la rescisión del contrato (redhibición).»

El artículo 932, apartado 4, primera frase, del ABGB dispone:

«Cuando tanto la subsanación como la sustitución del bien sean imposibles o impliquen para el enajenante un coste desproporcionado, el adquirente tendrá derecho a reducir el precio o, cuando no se trate de un vicio de escasa entidad, a la redhibición.»

El artículo 25, apartado 2, del Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Decreto alemán 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») reza como sigue:

«2. Al objeto de subsanar las deficiencias y de garantizar la conformidad de los vehículos puestos en circulación, componentes o unidades técnicas, la Kraftfahrt-Bundesamt podrá adoptar, a posteriori, disposiciones complementarias.»

E. Fundamentación de la petición de decisión prejudicial

1.1. El Oberster Gerichtshof examina la existencia de un defecto en el vehículo adquirido por el demandante en el momento de la entrega y la subsanación de ese defecto, así como la producción de daños al demandante, causados por la segunda demandada.

1.2. Si existe un defecto subsanable, el artículo 932, apartado 1, del ABGB reconoce en primer lugar un derecho a la subsanación. La subsanación debe crear un estado de conformidad contractual [omissis]. Para causar la extinción del derecho a la subsanación, el cedente debe afirmar y probar que mediante la subsanación ha eliminado el defecto, como un hecho que extingue dicho derecho [omissis].

1.3. En el sentido del artículo 922 del ABGB, una prestación será defectuosa, si cualitativa o cuantitativamente no alcanza las propiedades habitualmente presumidas o aseveradas [omissis].

1.4. En el caso de un automóvil, la jurisprudencia austriaca entiende que deben existir los permisos administrativos necesarios para la circulación por la vía pública [*omissis*].

2.1. Según el análisis del Oberster Gerichtshof, la «lógica de conmutación» existente en el momento de la entrega al demandante del bien comprado debe calificarse de dispositivo de desactivación prohibido en el sentido de los artículos 3, punto 10), y 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 [*omissis*]. Esto se debe a que es un elemento de diseño que detecta aquellos parámetros que determinan si el vehículo está en funcionamiento en el banco de pruebas o en condiciones reales de conducción y, sobre esa base, activa el modo de funcionamiento con recirculación elevada o reducida de los gases de escape. Esto implica influir en la recirculación de los gases de escape, es decir, en una parte del sistema de control de emisiones. La activación de un modo de funcionamiento con recirculación de gases de escape más baja para el funcionamiento real del vehículo también reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones en condiciones que pueden esperarse razonablemente durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo [véase el artículo 3, punto 10), del Reglamento (CE) n.º 715/2007]. La demandada ni siquiera afirmó respecto de la «lógica de conmutación» que existan circunstancias en virtud de las cuales fuera posible considerar una excepción a la prohibición del dispositivo de desactivación en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

2.2. El Oberster Gerichtshof considera que el vehículo adquirido por el demandante era en cualquier caso defectuoso en el sentido del artículo 922 del ABGB porque el dispositivo de desactivación prohibido no fue revelado al organismo responsable de conceder la homologación de tipo CE, lo que dio lugar a la falta de validez jurídica de la homologación de tipo concedida. Esto se manifestó en la aprobación de disposiciones complementarias a la homologación de tipo CE por parte de la KBA.

2.3. La primera cuestión prejudicial versa sobre si, además, el vehículo de motor presentaba un defecto debido a que la primera demandada era deudora de un vehículo que no estuviera equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10), en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Si resulta ser así, deberá examinarse si tras realizar la «actualización del software» continuaba existiendo un dispositivo de desactivación prohibido. A ello se refiere la segunda cuestión prejudicial. La tercera cuestión prejudicial tiene por objeto las consecuencias jurídicas de la subsistencia de un defecto incluso después de que se haya realizado la «actualización del software».

2.4. La evaluación de la falta de conformidad contractual también es relevante para la evaluación de la responsabilidad de la segunda demandada, ya que el demandante imputa su perjuicio esencialmente a la adquisición de un vehículo que no cumple con el contenido del contrato y a la existencia de un dispositivo de desactivación prohibido.

Sobre la primera cuestión prejudicial:

3.1. La cuestión de si la aprobación de la actualización del software por parte del organismo competente en materia de homologación de tipo CE ha supuesto por sí misma la subsanación del vicio del que adolecía la cosa comprada depende del examen de lo que el cedente debía en virtud del contrato de compraventa.

3.2. Según la opinión del demandante, el contrato de compraventa no solo requiere la existencia de la homologación de tipo CE, sino también que el vehículo esté libre de un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 3, punto 10), en relación con el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

4.1. El artículo 2, apartado 2, de la Directiva 1999/44/CE regula las condiciones en las que se presume que los bienes de consumo son conformes al contrato. Esto se interpreta en la doctrina escrita en el sentido de que la Directiva establece una presunción en cuanto al contenido del acuerdo contractual sobre las características debidas de los bienes vendidos [*omissis*], de modo que si los bienes no cumplen los requisitos indicados en la Directiva, puede presumirse una falta de conformidad con el contrato. Se entiende que el cedente tendría entonces que probar que en realidad se había acordado algo diferente. En comparación con la concepción del ABGB, conforme a la cual el cesionario debe probar no solo que el bien se aparta de lo debido contractualmente, sino también el contenido del contrato, esto equivale, así se afirma, a una relajación de la carga de la prueba para el adquirente [*omissis*].

4.2. Con el elemento definitorio que hace referencia a la calidad y las prestaciones «que [...] el consumidor puede fundadamente esperar» se pretende atender al modelo del consumidor europeo [*omissis*].

4.3. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, esto podría entenderse en el sentido de que un consumidor medio, normalmente informado y razonablemente atento y perspicaz (sentencias del Tribunal de Justicia de 8 de abril de 2003, Pippig Augenoptik, C-44/01, EU:C:2003:205, apartado 55, y de 8 de febrero de 2017, Carrefour Hypermarchés, C-562/15, EU:C:2017:95, apartado 31), en el caso de un producto como un vehículo de motor, del que se sabe que tiene que cumplir con las especificaciones normativas, debe presumirse que también espera que se cumplan dichas especificaciones. En efecto, parece lógico que el cumplimiento del ordenamiento jurídico forme parte de las expectativas razonables del consumidor. El hecho de que los tipos de vehículos deban someterse a un proceso de homologación no excluye necesariamente la interpretación del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 1999/44/CE, tal como se ha expuesto en lo que antecede. En ese sentido, tampoco sería decisivo saber si la inexistencia de un software como la «lógica de conmutación» fue subjetivamente significativa para el comprador.

4.4. La consecuencia de tal interpretación sería que el vendedor de un vehículo de motor tendría que responder no solo de que el vehículo tuviera la

homologación requerida para el uso habitualmente presumido en el sentido del artículo 922 del ABGB, sino también de que no contuviera ningún elemento de construcción prohibido.

Sobre la segunda cuestión prejudicial:

5.1. Si la respuesta a la primera cuestión prejudicial es negativa, habrá que considerar que la primera demandada era deudora de la entrega de un vehículo que no estuviera equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 3, punto 10), en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. En ese caso, el derecho del demandante a la subsanación según el artículo 932, apartado 1, del ABGB, tendría por objeto crear este estado de cosas.

5.2. En tal supuesto, el intento de subsanación realizado mediante la instalación de la «actualización de software» no prosperaría por el mero hecho de que la KBA no revocó ni retiró la homologación de tipo concedida. Antes bien, habría que examinar si el vehículo adquirido sigue teniendo un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

5.3. A tal efecto, es decisivo en el presente asunto saber si la programación existente, que incluye un «marco térmico», puede estar incluida en la excepción reclamada por las demandadas del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o si está excluida desde el principio, como sostiene el demandante. El demandante deduce esto del hecho de que el «marco térmico» provoca un uso tan amplio del dispositivo de desactivación que se invierte la relación regla-excepción del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

6.1. El objetivo del establecimiento de normas técnicas uniformes para la homologación de tipo de vehículos de motor mediante el Reglamento (CE) n.º 715/2007 es asegurar un elevado nivel de protección medioambiental, además de garantizar el mercado interior [considerando 1 del Reglamento (CE) n.º 715/2007]. Para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se considera necesaria una reducción considerable de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los vehículos diésel [considerando 6 del Reglamento (CE) n.º 715/2007].

6.2. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, estos objetivos abogan por una interpretación estricta de las excepciones previstas en el artículo 5, apartado 2, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

6.3. Con arreglo al artículo 3, apartado 9, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n.º 692/2008, el fabricante facilitará al organismo de homologación información sobre la estrategia de funcionamiento del sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), incluido su funcionamiento a baja temperatura. Según el Oberster Gerichtshof, de esta disposición se desprende que el mero hecho de que

prevalezcan las temperaturas «bajas» no exime del requisito de funcionamiento del sistema de recirculación de gases de escape.

6.4. En virtud de la tecnología del «marco térmico» la recirculación de los gases de escape se controla de tal manera que el modo de reducción de las emisiones solo es plenamente eficaz a temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados centígrados.

6.5. Es evidente que en una parte de la Unión Europea, como, por ejemplo, Austria, las temperaturas medias son inferiores a 15 grados centígrados durante varios meses del año (véase, por ejemplo, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, consultado el 17 de marzo de 2020, que indica que las temperaturas medias en Viena en 2018 fueron inferiores a 15 grados centígrados en seis de los doce meses). Por lo tanto, las temperaturas exteriores a las que la recirculación de los gases de escape es plenamente eficaz en un tipo de vehículo como el que aquí nos ocupa no se alcanzan, en promedio, durante una parte considerable del año. Por consiguiente, las partes demandadas sostienen, basándose en una disposición que establece una excepción [artículo 5, apartado 2, letra a) del Reglamento (CE) n.º 715/2007], que durante aproximadamente la mitad del año les está permitido incumplir la prohibición de utilizar un dispositivo de desactivación.

6.2. El principio de que las excepciones deben interpretarse siempre de manera estricta (véanse la sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de diciembre de 2014, Rynes, C-212/13, EU:C:2014:2428, apartado 29, y las conclusiones del Abogado General Bot de 20 de junio de 2013, presentadas en el asunto C-309/12, Gomes Viana Novo y otros, EU:2013:419, apartado 26), y el propósito de reducir las emisiones de óxido de nitrógeno perseguido por el Reglamento (CE) n.º 715/2007 podrían indicar que un dispositivo de desactivación tan ampliamente utilizado simplemente no es justificable al amparo de ninguna de las excepciones previstas en el artículo 5, apartado 2, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

Sobre la tercera cuestión prejudicial:

7.1. Según la jurisprudencia austriaca, al examinar si existe un defecto menor que excluya la redhibición en el sentido del artículo 932, apartado 4, del ABGB, debe realizarse una ponderación objetiva de los intereses de las partes contratantes referida al contrato específico y a las circunstancias del caso concreto [*omissis*].

7.2. La tercera cuestión prejudicial apunta al hecho de que en la doctrina escrita relativa al artículo 932, apartado 4, primera frase, del ABGB, se opina que un defecto (solo) es menor si el cesionario habría firmado el contrato con conocimiento del defecto (aquí: la existencia de un dispositivo de desactivación y su efecto), aunque en otros términos [*omissis*].

En opinión del órgano jurisdiccional remitente, el tenor del artículo 3, apartado 6, de la Directiva 1999/44/CE no es tan claro como para considerarlo un *acte clair*.

[*omissis*]

Viena, a 17 de marzo de 2020

[*omissis*] [Aspectos procesales]

DOCUMENTO DE TRABAJO