



COMUNICADO DE PRENSA n.º 51/23

Luxemburgo, 21 de marzo de 2023

Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-100/21 | Mercedes-Benz Group (Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivos de desactivación)

El comprador de un vehículo de motor equipado con un dispositivo de desactivación ilícito goza de un derecho a ser indemnizado por el fabricante de automóviles cuando dicho dispositivo haya causado un daño a ese comprador

Además de los intereses generales, el Derecho de la Unión protege también los intereses particulares del comprador individual de un vehículo de motor frente al fabricante de este cuando dicho vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido

El Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg (Alemania) conoce de una demanda por daños y perjuicios que enfrenta a un particular (QB) y a Mercedes-Benz Group. Esta demanda tiene por objeto que se resarza el perjuicio que Mercedes-Benz Group supuestamente causó al equipar el vehículo de motor diésel comprado por QB con un programa informático que reduce la tasa de recirculación de los gases de escape cuando las temperaturas exteriores se sitúan por debajo de un determinado umbral. Según se afirma, un dispositivo de desactivación de esta índole, que provoca un aumento de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), está prohibido por el Reglamento n.º 715/2007, 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.

En Derecho alemán, en caso de negligencia simple, puede haber un derecho a ser indemnizado, siempre que se haya infringido una ley cuya finalidad sea proteger a un tercero. Por consiguiente, el juez alemán pregunta al Tribunal de Justicia si las disposiciones pertinentes de la Directiva 2007/46, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor («Directiva marco»), en relación con el Reglamento n.º 715/2007, deben interpretarse en el sentido de que protegen los intereses particulares del comprador individual del vehículo. Por lo que respecta al cálculo de la cuantía de la indemnización que pudiera adeudarse a QB, el Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg desea saber además si, para dotar de efecto práctico al Derecho de la Unión, es necesario que la ventaja obtenida por la utilización del vehículo no se compense con el derecho a ser indemnizado, o que solo se compense de forma limitada.

En su sentencia, el Tribunal de Justicia explica con carácter preliminar que corresponde al juez alemán llevar a cabo las apreciaciones fácticas necesarias para determinar si el programa informático controvertido debe calificarse de dispositivo de desactivación en el sentido del Reglamento n.º 715/2007 y si su uso podría estar justificado en virtud de una de las excepciones que establece el citado Reglamento. ¹

Por lo que respecta a los intereses protegidos por el Reglamento n.º 715/2007, además del objetivo general

¹ Véanse a este respecto las sentencias del Tribunal de Justicia de 14 de julio de 2022, *GSMB Invest*, C-128/20 (véase el CP n.º 124/22), y de 17 de diciembre de 2020, *CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel)*, C-693/18 (véase el CP n.º 170/20).

consistente en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental, el Tribunal de Justicia toma en consideración el marco reglamentario más amplio de la homologación de vehículos de motor en la Unión, en el que se incardina dicho Reglamento. A este respecto, el Tribunal de Justicia recuerda que, con arreglo a la Directiva marco, los vehículos deben ser objeto de una homologación de tipo CE y que esta solo puede concederse si el tipo de vehículo se ajusta a las disposiciones del Reglamento n.º 715/2007, en particular a las relativas a las emisiones. Además, el Tribunal de Justicia destaca que, según la Directiva marco, los fabricantes de los vehículos están obligados a entregar al comprador individual un certificado de conformidad. Este documento, obligatorio, entre otros aspectos, para la puesta en servicio de un vehículo, certifica que este cumplía todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación. Así, el certificado de conformidad permite proteger al comprador individual de un vehículo frente al incumplimiento, por parte del fabricante, de su obligación de comercializar vehículos que respeten el Reglamento n.º 715/2007.

Estas consideraciones llevan al Tribunal de Justicia a la conclusión de que **la Directiva marco establece un vínculo directo entre el fabricante de automóviles y el comprador individual de un vehículo de motor, que tiene por objeto garantizar a este último que dicho vehículo cumple la legislación pertinente de la Unión**. En consecuencia, el Tribunal de Justicia considera que las disposiciones de la Directiva marco, en relación con las del Reglamento n.º 715/2007, **protegen**, además de los intereses generales, **los intereses particulares del comprador individual de un vehículo de motor frente al fabricante de este cuando dicho vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido. Por tanto, los Estados miembros están obligados a prever que el comprador del vehículo goce de un derecho a ser indemnizado por el fabricante de este**.

A falta de disposiciones del Derecho de la Unión que regulen los criterios de obtención de una indemnización por parte de los compradores afectados por la adquisición de vehículos equipados con dispositivos de desactivación prohibidos, corresponde a cada Estado miembro determinar dichos criterios. No obstante, el Tribunal de Justicia indica que la normativa nacional no puede imposibilitar o dificultar excesivamente la obtención de una indemnización adecuada de los daños causados al comprador. Puede establecerse, asimismo, que los órganos jurisdiccionales nacionales velen por que la protección de los derechos garantizados por el ordenamiento jurídico de la Unión no produzca un enriquecimiento injusto de los beneficiarios. En el presente asunto, el Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg deberá comprobar si la compensación de la ventaja obtenida por la utilización efectiva del vehículo por parte de QB le garantiza un resarcimiento adecuado del perjuicio que haya sufrido realmente a raíz de la instalación en su vehículo de un dispositivo prohibido por el Derecho de la Unión.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Manténgase conectado!

