

Asunto C-668/23

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:

13 de noviembre de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

27 de octubre de 2023

Partes demandantes:

YH

JD

CN

XU

LO

Parte demandada:

Volkswagen AG

Objeto del procedimiento principal

Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Turismo diésel — Recirculación de los gases de escape — Ventana de temperaturas — Autorización hipotética — Indemnización de daños y perjuicios — Cálculo

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación del Derecho de la Unión; artículo 267 TFUE

Cuestiones prejudiciales

- 1) ¿Puede desestimarse la reclamación de indemnización de daños y perjuicios del adquirente de un vehículo contra el fabricante por comercialización negligente de un vehículo con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 debido a que:
 - a) el fabricante ha incurrido en un error de prohibición invencible;
en caso de respuesta afirmativa:
 - b) el error de prohibición es invencible para el fabricante, puesto que la autoridad competente en materia de homologación de tipo CE o de adopción de medidas ulteriores homologó efectivamente el dispositivo de desactivación instalado;
en caso de respuesta afirmativa:
 - c) el error de prohibición es invencible para el fabricante, puesto que la tesis jurídica del fabricante del vehículo sobre el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 habría sido confirmada por la autoridad competente en materia de homologación de tipo CE o de adopción de medidas ulteriores si se le hubiera preguntado al respecto (homologación hipotética)?
- 2) ¿Ha de pagar una indemnización de daños y perjuicios el fabricante del vehículo que ha suministrado una actualización de software al adquirente del vehículo si, en el momento de su adquisición, dicho vehículo lleva un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, instalado mediante la actualización del software, como consecuencia de lo cual el adquirente del vehículo sufre un perjuicio?
- 3) ¿Es compatible con el Derecho de la Unión que, en caso de interposición de una reclamación de indemnización de daños y perjuicios contra el fabricante del vehículo por comercialización negligente de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007,
 - a) el adquirente del vehículo, en caso de que reclame la *pequeña* indemnización de daños y perjuicios, deba permitir que la ventaja obtenida por la utilización del vehículo se compense con el importe de la indemnización, en la medida en que dicha ventaja, sumada al valor residual, supere el precio de compra pagado menos el importe de dicha indemnización de daños y perjuicios;

- b) el derecho del adquirente del vehículo a la *pequeña* indemnización de daños y perjuicios esté limitado a un máximo del 15 % del precio de compra pagado?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

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): en particular, artículo 5, apartado 2

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil): en particular, artículos 276, 823 y 826

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Reglamento de homologación CE de los vehículos de motor, de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos; en lo sucesivo, «EG-FGV»): en particular, artículos 6 y 27

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 La petición de decisión prejudicial versa sobre cinco asuntos distintos que, si bien no son idénticos, se diferencian entre sí únicamente en meros detalles.
- 2 Primer procedimiento: El vehículo VW Crafter 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel fabricado por la demandada. No se discute que, en el vehículo, la recirculación de los gases de escape fuera de la denominada ventana de temperaturas se reduce en función del descenso de la temperatura exterior. La reducción comienza por debajo de + 15 °C. Ello da lugar a un aumento de las emisiones de NOx (= óxido de nitrógeno) en caso de funcionamiento del vehículo fuera de la ventana de temperaturas. El demandante, que tenía derecho a deducir el impuesto soportado, adquirió el vehículo por un importe de 9 242,86 euros netos con un kilometraje de 145 726 km.
- 3 El demandante considera que ha resultado perjudicado de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres, puesto que el vehículo dispone de dispositivos de desactivación prohibidos. En cuanto atañe al motor, el demandante sostiene que se trata de un motor del tipo EA288. El demandante reclama el pago de 6 868,91 euros (precio de compra menos compensación adecuada por la utilización del vehículo) a cambio de la restitución del vehículo y de la transmisión de la propiedad del mismo. Con carácter subsidiario, reclama el pago

de una indemnización de daños y perjuicios cuyo importe establezca el tribunal según su libre apreciación, pero que no sea inferior a 1 648,50 euros (= 15 % del precio bruto de compra de 10 999 euros), más los costes de financiación por importe de 203,66 euros, y, asimismo, que se declare que la demandada ha de resarcir al demandante por los perjuicios que este ha sufrido como consecuencia de las manipulaciones de la recirculación de gases.

- 4 La demandada solicita que se desestime la demanda. La demandada sostiene que el vehículo está equipado con un motor EA189 que, sin embargo, a diferencia de los demás motores de este tipo, no dispone de una «lógica de conmutación activa» al igual que los demás motores EA189. La demandada sostiene que la ventana de temperaturas es legal. A tal respecto, alega que la ventana es necesaria para el funcionamiento seguro del vehículo. La demandada alega *ad cautelam* haber incurrido en un error de prohibición invencible y, a tal respecto, invoca una homologación hipotética concedida por el Kraftfahrtbundesamt (Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor).
- 5 Segundo procedimiento: El vehículo VW Sharan 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA189 fabricado por la demandada. El motor estaba equipado con un dispositivo de desactivación prohibido (sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas con «lógica de conmutación»). Mediante decisiones de 14 y 15 de octubre de 2015, la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor instó a la demandada a retirar estos dispositivos de desactivación prohibidos de los vehículos comercializados por ella. El 10 de abril de 2017, se puso en funcionamiento en el vehículo una actualización del software desarrollado por la demandada y autorizado por la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor. Tras dicha actualización, el vehículo cuenta con una ventana de temperaturas. La reducción de la recirculación de los gases de escape comienza por debajo de + 15 °C. Esto da lugar a mayores emisiones de NOx (óxido de nitrógeno) durante el funcionamiento del vehículo fuera de la ventana térmica. El demandante adquirió el vehículo por un importe de 23 950 euros con un kilometraje de 59 600 km.
- 6 El demandante considera que la demanda le ha causado un perjuicio de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. El demandante reclama el pago de 23 950 euros, menos el importe de una compensación adecuada por la utilización del vehículo, a cambio de la restitución del vehículo y de la transmisión de la propiedad sobre el mismo. Con carácter subsidiario, reclama una indemnización de daños y perjuicios cuyo importe establezca el tribunal según su libre apreciación entre el 5 % y el 15 % del precio de compra.
- 7 La demandada solicita que se desestime la demanda. La demandada considera que la ventana de temperaturas es legal, pues resulta necesaria para el funcionamiento seguro del vehículo. La demandada alega *ad cautelam* haber incurrido en un error de prohibición invencible y, a tal respecto, invoca una homologación hipotética concedida por la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor.

- 8 Tercer procedimiento: El vehículo VW T6 Multivan 2.0 TDI se ha comercializado con un motor diésel fabricado por la demandada del tipo EA288. El demandante adquirió el vehículo a un precio de 44 647 euros con un kilometraje aproximado de 20 km. El vehículo cuenta con una ventana de temperaturas. Esta da lugar a que aumenten las emisiones de NOx en caso de funcionamiento del vehículo fuera de la ventana de temperaturas.
- 9 El demandante considera que ha resultado perjudicado de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres por la existencia de dispositivos de desactivación prohibidos. Alega que el vehículo incorpora, en particular, un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas que garantiza que, en el banco de pruebas, el porcentaje de recirculación de los gases de escape aumenta hasta que se alcanza una temperatura de funcionamiento del catalizador SCR de + 200 °C. Reclama el pago de una indemnización de daños y perjuicios cuyo importe establezca el tribunal según su libre apreciación en una cuantía de cuando menos el 15 % del precio de compra y, con carácter subsidiario, el pago de una indemnización de daños y perjuicios cuyo importe establezca el tribunal según su libre apreciación en una cuantía de entre el 5 % y el 15 % del precio de compra.
- 10 La demandada solicita que se desestime la demanda. Considera que la ventana de temperaturas es legal. A tal fin, alega, en última instancia, que la recirculación de los gases de escape se reduce por debajo de una temperatura ambiente «de aproximadamente + 12 °C». Asimismo, la demandada aduce que, a diferencia de otros vehículos equipados con un motor T6, el sistema de control del motor del vehículo en cuestión nunca ha llevado un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas, sino que, antes bien, el porcentaje de recirculación de los gases de escape se reduce cuando se alcanza una temperatura de funcionamiento del catalizador SCR de + 200 °C en todas las condiciones de funcionamiento. Sin embargo, a partir de tal temperatura de funcionamiento, el sistema SCR contribuye de forma sustancial a la reducción del NOx, de modo que, pese a ello, se alcanzan los valores límite. La demandada alega *ad cautelam* haber incurrido en un error de prohibición invencible y, a tal respecto, invoca una homologación hipotética concedida por la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor.
- 11 Cuarto procedimiento: El vehículo VW Golf 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA288 fabricado por la demandada. El vehículo cuenta con un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. La demandante adquirió el vehículo por 13 980 euros con un kilometraje de 61 911 km.
- 12 La demandante considera que ha resultado perjudicada de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. A su juicio, el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas está prohibido y sostiene que la ventana de temperaturas está igualmente prohibida. La demandante reclama el pago de 11 039,09 euros (precio de compra de 2 940,91 euros) a cambio de la restitución del vehículo y de la transmisión de la propiedad sobre el mismo, y, con carácter subsidiario, una indemnización de daños y perjuicios por importe de 2 097 euros (= 15 % del precio de compra).

- 13 La demandada solicita que se desestime la demanda. La demandada reconoce que el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas es utilizado por el software para que el catalizador del almacenamiento de NOx se regenere por completo antes de que se realice un recorrido de prueba y se regenere en momentos señalados con precisión dentro del NEDC (nuevo ciclo de conducción europeo). De este modo, el proceso de medición se concentra en las emisiones de NOx que se generan durante el NEDC. La demandada sostiene que el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas es legal, pues la desactivación no tiene un impacto mensurable en las emisiones, si bien en cualquier caso no se rebasan los valores límite de las emisiones. Asimismo, la demanda considera que la ventana de temperaturas es legal. A este respecto, la demandada alega que el sistema de recirculación de los gases de escape se activa al 100 % entre -24°C y $+70^{\circ}\text{C}$ debido al muy avanzado sistema de recirculación de los gases de escape. La demandada alega *ad cautelam* haber incurrido en un error de prohibición invencible y, a tal respecto, invoca una homologación hipotética concedida por la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor.
- 14 Quinto procedimiento: El vehículo VW T5 Multivan 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA189 fabricado por la demandada. No se discute que el vehículo cuenta con una ventana de temperaturas. En el estado en que se encontraba el vehículo en el momento de su comercialización y de su adquisición por el demandante, la reducción de la recirculación de los gases de escape comenzaba con una temperatura de $+18^{\circ}\text{C}$. Ello da lugar a un aumento de las emisiones de NOx en caso de funcionamiento del vehículo fuera de la ventana de temperaturas. El demandante, que tenía derecho a deducir el impuesto soportado, adquirió el vehículo a un precio de 41 974,79 euros (netos) con un kilometraje de 9 350 km.
- 15 El demandante considera que la ventana de temperaturas está prohibida. Considera que la demandada le ha causado un perjuicio de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. Reclama el pago de 41 974,79 euros menos una compensación por la utilización del vehículo cuyo importe habrá de calcularse, a cambio de la restitución del vehículo y de la transmisión de la propiedad sobre el mismo, y, con carácter subsidiario, el pago de 6 296,22 euros (15 % del precio neto de compra).
- 16 La demandada solicita que se desestime la demanda. Opone la excepción de prescripción. Además, la demandada sostiene que la ventana de temperaturas constituye un dispositivo de desactivación legal, puesto que es necesario para el funcionamiento seguro del vehículo. Asimismo, invoca que, desde el 17 de octubre de 2022, se halla a disposición un software de actualización voluntario y gratuito que amplía la ventana de temperaturas, con el resultado de que, tras la instalación de este software, la recirculación de los gases de escape solo se reduce a partir de una temperatura de $+9,76^{\circ}\text{C}$. La demandada considera que el demandante incumple su obligación de reducción de daños si no instala esta actualización.

- 17 La demandada alega *ad cautelam* haber incurrido en un error de prohibición invencible y, a tal respecto, invoca una homologación hipotética concedida por la Oficina Federal de Circulación de Vehículos de Motor.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 18 Observaciones preliminares: es probable que, en los procedimientos primero, segundo, tercero y quinto, el respectivo vehículo, en el momento de su adquisición, estuviera equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. En el cuarto procedimiento, el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas constituye un sólido indicio de la existencia de un dispositivo de desactivación prohibido.
- 19 En los vehículos en cuestión en los procedimientos primero, segundo, tercero y quinto, la recirculación de los gases de escape se reduce, a más tardar, a partir de una temperatura ambiente de + 12 °C, por lo que, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, existe una ventana de temperaturas prohibida que tampoco está autorizada con carácter excepcional en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007.
- 20 Además, es probable que en estos procedimientos tampoco se cumpla el criterio adicional contemplado en el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, según el cual el dispositivo de desactivación no podrá entrar en funcionamiento durante la mayor parte del año, puesto que en los vehículos sobre los que versan los tres procedimientos antes mencionados la recirculación de los gases de escape se reduce, como muy tarde, a partir de una temperatura ambiente de aproximadamente +12 °C. Sin embargo, las temperaturas medias anuales en Alemania son inferiores a aproximadamente + 12 °C.
- 21 En el cuarto procedimiento, se discute si la ventana de temperaturas o el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas dan lugar a un aumento de las emisiones en condiciones normales de funcionamiento. Por consiguiente, en este procedimiento no queda acreditado que se esté en presencia de un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 3, punto 10, y del artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, aun cuando el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas haya de verse como un sólido indicio de ello.
- 22 Para poder reclamar una indemnización de daños y perjuicios al amparo del artículo 826 del Código Civil, el autor del daño debe haber actuado de forma dolosa y objetivamente contraria a las buenas costumbres. Sin embargo, cabe afirmar que tales requisitos no se cumplen en los asuntos remitidos.
- 23 Ahora bien, en dichos asuntos, el adquirente del vehículo puede tener derecho a una indemnización de daños y perjuicios al amparo del artículo 823, apartado 2,

del Código Civil. Según la reciente jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), el artículo 823, apartado 2, del Código Civil, en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, del EG-FGV, protege el interés del comprador de un vehículo de no sufrir ninguna pérdida patrimonial como consecuencia de una vulneración por el fabricante de la normativa de la Unión en materia de emisiones.

- 24 En los procedimientos primero, segundo, tercero y quinto, la vulneración por la demandada de la normativa europea en materia de emisiones reviste la forma de una ventana de temperaturas prohibida, mientras que en el cuarto procedimiento se da un sólido indicio, en la forma de un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas, que apunta a la existencia de tal vulneración.
- 25 El derecho a la indemnización de daños y perjuicios presupone, además, que el fabricante del vehículo haya actuado cuando menos con negligencia en lo relativo al dispositivo de desactivación. Se presume la culpa del fabricante del vehículo. Sin embargo, el fabricante puede desvirtuar tal presunción alegando y acreditando circunstancias que permitan pensar, con carácter excepcional, que su actuación no fue negligente. En particular, el fabricante puede invocar a este respecto, de conformidad con la jurisprudencia del Bundesgerichtshof, un error de prohibición invencible alegando y probando en el caso concreto que ha incurrido en un error de prohibición como tal y que este era, además, invencible. Sobre este aspecto versa la primera cuestión prejudicial.
- 26 En el segundo procedimiento, es probable que la reclamación de indemnización de daños y perjuicios derivados del dispositivo de desactivación ya instalado en el vehículo en el momento de comercialización y adquisición del mismo (el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas con «lógica de conmutación») haya prescrito. Ahora bien, una vez que se ha instalado en él la actualización suministrada por la demandada en la forma de la ventana de temperaturas, el vehículo cuenta con un nuevo dispositivo de desactivación prohibido. Cabe preguntarse si el propietario del vehículo puede reclamar una indemnización de daños y perjuicios al fabricante si resulta perjudicado por el dispositivo de desactivación instalado mediante una actualización. Este es el objeto de la segunda cuestión prejudicial.
- 27 La reclamación de indemnización de daños y perjuicios contemplada en el artículo 823, apartado 2, del Código Civil, en relación con el artículo 6, apartado 1, y el artículo 27, apartado 1, del EG-FGV, se dirige, de conformidad con la jurisprudencia del Bundesgerichtshof, a la obtención de la denominada pequeña indemnización de daños y perjuicios, esto es, al pago de un importe en metálico. No puede reclamarse el reembolso del precio de compra a cambio de la devolución del vehículo y de la transmisión de la propiedad sobre el mismo (la denominada gran indemnización de daños y perjuicios). Además, el Bundesgerichtshof prescribe que deberá tenerse en cuenta la ventaja obtenida por la utilización del vehículo cuando esta, sumada al valor residual, supera el precio

de compra pagado menos el importe de la indemnización. Sobre este problema versa la tercera cuestión prejudicial.

- 28 Sobre las cuestiones prejudiciales en concreto: las observaciones del órgano jurisdiccional remitente a este respecto se corresponden en esencia con las observaciones sobre las cuestiones prejudiciales primera y tercera de la petición de decisión prejudicial C-666/23 (véanse los apartados 25 a 47 del resumen de dicha petición de decisión prejudicial).

DOCUMENTO DE TRABAJO