

Asunto C-667/23

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:

9 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:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

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) ¿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 interponga la reclamación de daños y perjuicios, deba permitir que la ventaja obtenida por la utilización del vehículo se compense con el importe de la indemnización de daños y perjuicios, 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 alemán): 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 T6 Caravelle 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA288 fabricado por la demandada. La demandante adquirió el vehículo como vehículo nuevo de la UE por un precio de 38 185 euros. No se discute que, en el momento en que se adquirió el vehículo, contaba con una denominada ventana de temperaturas. Fuera de dicha ventana, el porcentaje de recirculación de los gases de escape se reduce de forma progresiva. Ello da lugar al aumento de las emisiones de NOx (= óxido de nitrógeno) en caso de funcionamiento del vehículo fuera de la ventana de temperaturas.
- 3 La demandante considera que ha resultado perjudicada de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. A su juicio, la ventana de temperaturas es un dispositivo de desactivación prohibido y afirma que, además, se ha instalado un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. La demandante 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 9 546,25 euros (= 25 % del precio de compra) y, con carácter subsidiario, una cantidad de 5 727,75 euros (= 15 % del precio de compra).
- 4 La demandada solicita que se desestime la demanda. Niega que exista un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. En relación con la ventana de temperaturas, la demandada alega, por último, que esta se mueve en un ámbito

comprendido entre los + 12 °C y, aproximadamente, los + 39 °C. 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 Passat Variant Comfortline 2.0 TDI se ha comercializado con un motor diésel fabricado por la demandada del tipo EA288. No se discute que en el vehículo se ha instalado un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. El demandante adquirió el vehículo a un precio de 13 930 euros con un kilometraje de 93 350 km. Financió la compra mediante un préstamo concedido por Volkswagen Bank.
- 6 El demandante considera que ha resultado perjudicado de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres. Sostiene que el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas está prohibido y afirma que el vehículo dispone de otro dispositivo de desactivación prohibido que reviste la forma de una ventana de temperaturas. El demandante reclama una cantidad de 2 089,50 euros (= 15 % del precio de compra) y que se le reembolsen los gastos de financiación por importe de 409,20 euros.
- 7 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 de almacenamiento de NOx se regenere por completo antes de que se realice un recorrido de prueba del NEDC (nuevo ciclo de conducción europeo) y se regenere en momentos señalados con precisión dentro del NEDC. De este modo, el proceso de medición se concentra en las emisiones de NOx generadas durante el NEDC y se impide que se añadan las emisiones de NOx de ciclos anteriores o que no se tengan en cuenta las emisiones de NOx generadas durante el ciclo. Además, el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas da lugar a que, en función de la temperatura de los gases de escape y del envejecimiento del catalizador de almacenamiento de NOx, aumente la temperatura de dicho catalizador en el NEDC inmediatamente antes de la primera regeneración de dicho catalizador. La demandada sostiene que el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas es legal pues no tiene un impacto mensurable o, cuando menos relevante a efectos del rebasamiento de los valores límite, en las emisiones de NOx. La demandada considera que la ventana de temperaturas también es legal. Alega que el sistema de recirculación de los gases de escape se activa al 100 % entre - 24 °C y + 70 °C. 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 Golf 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA288 fabricado por la demandada. No se discute que el vehículo cuenta con un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. Ello da lugar a un aumento de las emisiones de NOx (= óxido de nitrógeno) en

condiciones normales de funcionamiento del vehículo. La demandante adquirió el vehículo por un precio de 25 300 euros con un kilometraje de 20 km.

- 9 El demandante considera que la demandada le ha causado un perjuicio 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, además, existe otro dispositivo de desactivación prohibido que reviste la forma de una ventana de temperaturas. 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 6 325 euros (= 25 % del precio de compra), y, con carácter subsidiario, el pago de 3 795 euros (= 15 % del precio de compra).
- 10 La demandada solicita que se desestime la demanda. En su defensa, formula las mismas alegaciones que presentó en el segundo procedimiento.
- 11 Cuarto procedimiento: El vehículo VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA288 fabricado por la demandada. No se discute que el vehículo cuenta con un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. La demandante adquirió el vehículo por un precio de 22 500 euros con un kilometraje de 0 km.
- 12 El demandante considera que la demandada le ha causado un perjuicio 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, además, se han instalado otros dispositivos de desactivación prohibidos, entre otros, una ventana de temperaturas. El demandante reclama el pago de 14 743,22 euros (precio de compra de 7 756,78 euros menos la compensación por la utilización del vehículo por los 120 661 km recorridos hasta el momento de interposición de la demanda) 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 3 375 euros (= 15 % del precio de compra).
- 13 La demandada solicita que se desestime la demanda. En su defensa, formula las mismas alegaciones que presentó en el segundo procedimiento.
- 14 Quinto procedimiento: El vehículo VW Sharan 2.0 TDI se comercializó con un motor diésel del tipo EA288 fabricado por la demandada. No se discute que el vehículo cuenta con un sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas. El demandante adquirió el vehículo por un precio de 42 980 euros con un kilometraje de 15 468 km.
- 15 El demandante considera que la demandada le ha causado un perjuicio 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, además, se han instalado otros dispositivos de desactivación prohibidos, a saber, una ventana de temperaturas y una desactivación en función de la velocidad del sistema de la purificación de los gases de escape y del catalizador de reducción

catalítica selectiva (en lo sucesivo, «catalizador SCR»). El demandante reclama el pago de 27 313,47 euros (reembolso del precio de compra menos la compensación por la utilización del vehículo por importe de 15 666,53 euros por los 103 714 km recorridos hasta la celebración de la vista oral) a cambio de la restitución del vehículo y de la transmisión de la propiedad sobre el mismo. Con carácter subsidiario, reclama el pago de 6 447 euros (= 15 % del precio de compra) y que se declare que la demandada está obligada a resarcir al demandante por los nuevos daños que se produzcan en el futuro como consecuencia de los dispositivos de desactivación prohibidos.

- 16 La demandada solicita que se desestime la demanda. A su juicio, ni el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas ni la ventana de temperaturas pueden calificarse de dispositivos de desactivación prohibidos. La demandada reconoce que el sistema de reconocimiento del modo de banco da lugar a que, durante un recorrido en banco de pruebas, una vez que el catalizador SCR alcanza la temperatura de funcionamiento de al menos 200 °C, se mantiene el modo de funcionamiento con un porcentaje de recirculación de gases de escape incrementado, mientras que en circulación por carretera, en tal momento, se cambia a un modo de funcionamiento con un porcentaje de recirculación de gases de escape reducido. Asimismo, señala que el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas da lugar a que, en el NEDC, la dosificación de AdBlue en el catalizador SCR comience ya a partir de una temperatura de funcionamiento de aproximadamente 130 °C, en lugar de aproximadamente 150 °C, en funcionamiento real por carretera. La demandada sostiene que todo ello no tiene un impacto mensurable o, cuando menos relevante a efectos del rebasamiento de los valores límite, en las emisiones de NOx. En cuanto atañe a la ventana de temperaturas, la demandada alega que el sistema de recirculación de los gases de escape se activa al 100 % entre -24 °C y +70 °C. 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

- 17 Observaciones preliminares: es probable que, en los procedimientos primero, segundo y tercero, 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 los cuatro otros procedimientos, un sólido indicio de ello lo constituye el sistema de reconocimiento del modo de banco de pruebas.
- 18 En el vehículo en cuestión en el primer procedimiento, 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.

- 19 Además, es probable que en este procedimiento 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.
- 20 En los otros cuatro procedimientos, 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.
- 21 Para poder reclamar una indemnización de daños y perjuicios al amparo del artículo 826 del Código Civil alemán, 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.
- 22 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 alemán. Según la reciente jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), el artículo 823, apartado 2, del Código Civil alemán, 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.
- 23 En el primer procedimiento, 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 los otros cuatro procedimientos 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.
- 24 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.

- 25 La reclamación de indemnización de daños y perjuicios contemplada en el artículo 823, apartado 2, del Código Civil alemán, 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 segunda cuestión prejudicial.
- 26 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 34 y 40 a 47 del resumen de dicha petición de decisión prejudicial).