

Asunto C-240/21

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:

14 de abril de 2021

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

31 de marzo de 2021

Partes demandantes:

SA

FT

LH

IL

TN

Parte demandada:

Daimler AG

Objeto del procedimiento principal

Dispositivos de desactivación en vehículos diésel — Resarcimiento de daños y perjuicios — Compensación de las ventajas obtenidas con el uso en función de la utilización efectiva del vehículo de motor — Facultad de remisión de un juez único

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación del Derecho de la Unión, artículo 267 TFUE

Cuestiones prejudiciales

1. ¿Tienen los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46/CE, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 715/2007, también la finalidad de proteger los intereses de los adquirentes individuales de vehículos de motor?

En caso de respuesta afirmativa:

2. ¿Incluye esto también la protección del interés de un adquirente individual en no adquirir un vehículo que no se corresponda con las exigencias del Derecho de la Unión, en particular en no adquirir un vehículo que esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007?

Con independencia de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera y segunda:

3. ¿Es incompatible con el Derecho de la Unión que un adquirente que haya comprado de forma involuntaria un vehículo comercializado por un fabricante equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 solo pueda ejercitar acciones de responsabilidad civil extracontractual contra el fabricante del vehículo para que se le resarza del daño —en particular una acción para que se le devuelva el precio de compra pagado por el vehículo a cambio de la devolución y de la transmisión de la propiedad de este— en casos excepcionales en los que el fabricante del vehículo haya actuado de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres?

En caso de respuesta afirmativa:

4. ¿Exige el Derecho de la Unión que el adquirente del vehículo pueda ejercitar una acción de responsabilidad civil extracontractual para reclamar el resarcimiento del daño contra el fabricante del vehículo por cualquier actuación culposa (negligente o dolosa) de este en relación con la comercialización de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007?

Con independencia de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera a cuarta:

5. ¿Es incompatible con el Derecho de la Unión el hecho de que, con arreglo a la legislación nacional, el adquirente de un vehículo deba permitir que se compense una ventaja por la utilización efectiva del vehículo cuando, en concepto de responsabilidad extracontractual por daños, reclama al fabricante el reembolso del precio de compra de un vehículo comercializado con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 5, apartado 2,

del Reglamento (CE) n.º 715/2007 a cambio de la entrega del vehículo y de la transmisión de la propiedad de este?

En caso de respuesta negativa:

6. ¿Es incompatible con el Derecho de la Unión que dicha ventaja obtenida con el uso se calcule sobre la base del precio de compra íntegro, sin efectuar ninguna deducción por la disminución del valor del vehículo resultante de la instalación de un dispositivo de desactivación prohibido y/o en relación con el uso no deseado por el adquirente de un vehículo no conforme con el Derecho de la Unión?

Con independencia de la respuesta que se dé a las cuestiones prejudiciales primera a sexta:

7. ¿El artículo 348, apartado 3, punto 2, de la Zivilprozessordnung (Ley alemana de Enjuiciamiento Civil), en la medida en que se refiere también a las resoluciones de remisión prejudicial previstas en el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, es incompatible con la facultad de remisión prejudicial de los órganos jurisdiccionales nacionales que establece el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, y, por lo tanto, no debe aplicarse a la adopción de resoluciones de remisión prejudicial?

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) (DO 2007, L 263, p. 1), en particular los 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 (DO 2007, L 171, p. 1), en particular el artículo 5, apartado 2

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil o BGB), en particular los artículos 823, apartado 2 (obligación de resarcimiento por infracción de una ley que tenga por objeto la protección de un tercero), y 826 (obligación de resarcimiento en caso de causación de un perjuicio de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres)

Zivilprozessordnung (Ley de Enjuiciamiento Civil o ZPO), en particular los artículos 348 y 348a (competencia del juez único)

Grundgesetz (Ley Fundamental alemana o GG), en particular el artículo 101, apartado 1, segunda frase (derecho al juez predeterminado por la ley)

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 La presente petición de decisión prejudicial se basa en cinco casos diferentes.
- 2 Cada uno de los adquirentes compró un vehículo diésel comercializado por la demandada, de la clase de contaminantes EU5 o EU6; en algunos casos, nuevo; en otros, de segunda mano. Todos los vehículos estaban equipados con un «margen térmico». Por tal se entiende un determinado margen de temperaturas dentro del cual se reduce la recirculación de gases de escape, con la consiguiente menor reducción de contaminantes en comparación con la recirculación normal de gases de escape.
- 3 Los demandantes afirman que con sus respectivos vehículos, por debajo de una determinada temperatura exterior (que se cifra con un valor diferente en cada procedimiento), se reduce la recirculación de gases de escape, incrementándose así la emisión de contaminantes. En consecuencia, afirman que sus vehículos han sido equipados con un dispositivo de desactivación prohibido por el artículo 3, punto 10, en relación con el artículo 5, apartado 2, primera frase, del Reglamento n.º 715/2007, y que se han visto engañados y perjudicados de forma dolosa y contraria a las buenas costumbres.
- 4 Por este motivo, reclaman una indemnización, en algunos de los casos, si procede, deduciendo una compensación por el uso del vehículo, para el cálculo de cuyo importe bien se especifica una cantidad de forma concreta, bien se deja a la demandada, bien se solicita al órgano jurisdiccional remitente que indique el método que haya de aplicarse.
- 5 La demandada solicita que se desestimen todas las demandas, pues entiende que la homologación de tipo UE se opone a la calificación del margen térmico como dispositivo de desactivación. Afirma que no se trata de un dispositivo de desactivación, ya que el margen térmico funciona por igual en el banco de pruebas y en la circulación normal. Añade que, incluso a temperaturas negativas de dos dígitos, el sistema de recirculación de gases de escape sigue funcionando. Además, considera que el margen térmico está permitido, en cualquier caso, por el artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, por ser necesario para proteger el motor. A título subsidiario, la demandada alega haber seguido una interpretación razonable de la normativa, y, por ello, no haber actuado de forma contraria a las buenas costumbres.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 6 El propio órgano jurisdiccional remitente señala que las cuestiones prejudiciales coinciden casi literalmente con las planteadas en las peticiones de decisión prejudicial C-100/21 y C-178/21, por lo que sus observaciones relativas a cada cuestión prejudicial coinciden esencialmente con las allí formuladas, y sugiere la acumulación de los procedimientos.
- 7 En relación con las cuestiones prejudiciales quinta y sexta, el órgano jurisdiccional remitente señala con carácter complementario que, en caso de respuesta afirmativa a la quinta cuestión prejudicial, la ventaja por la utilización del vehículo solo deberá tenerse en cuenta en cada procedimiento en caso de que el correspondiente demandante deduzca de su pretensión su propia ventaja, siendo así objeto del litigio únicamente el importe restante. En caso de respuesta afirmativa a la sexta cuestión prejudicial, en primer lugar, sería preciso determinar la disminución de valor resultante del dispositivo de desactivación para cada vehículo, por medio de un peritaje o mediante estimación por el tribunal, y habría de deducirse del valor venal. A continuación, la ventaja por la utilización del vehículo, que estimaría el tribunal, debería basarse en el valor objetivo así determinado, en función del kilometraje realizado por cada demandante.
- 8 Por último, el órgano jurisdiccional remitente observa que las cuestiones prejudiciales planteadas en el asunto C-440/20 se solapan con todas las de la presente petición de decisión prejudicial, y que la primera cuestión prejudicial planteada en el asunto C-276/20 se solapa con las cuestiones prejudiciales quinta y sexta de la presente petición de decisión prejudicial, por lo que cabría considerar también la acumulación con dichos procedimientos.