Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 1 de agosto de 2025 *

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Homologación de los vehículos de motor — Directiva 2007/46/CE — Artículo 18, apartado 1 — Artículo 26, apartado 1 — Artículo 46 — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Artículo 5, apartado 2 — Vehículos de motor — Motor diésel — Emisiones de contaminantes — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) limitada por una "ventana de temperaturas" — Dispositivo de desactivación — Protección de los intereses del comprador individual de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido — Instalación de este dispositivo tras la puesta en servicio del vehículo — Derecho a ser indemnizado en concepto de responsabilidad civil extracontractual del fabricante del vehículo — Causa de exención — Error invencible del fabricante en cuanto a la ilicitud del dispositivo de desactivación — Principio de efectividad — Reparación adecuada del daño — Método de cálculo de la indemnización — Horquilla indemnizatoria»

En el asunto C-666/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania), mediante resolución de 27 de octubre de 2023, recibida en el Tribunal de Justicia el 9 de noviembre de 2023, en el procedimiento entre

CM,

DS

y

Volkswagen AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por la Sra. M. L. Arastey Sahún (Ponente), Presidenta de Sala, y los Sres. D. Gratsias, E. Regan, J. Passer y B. Smulders, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

* Lengua de procedimiento: alemán.

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de CM, por las Sras. Borwieck y C. Douhaire y por los Sres. R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs y L. Rhiel, Rechtsanwälte;

– en nombre de Volkswagen AG, por el Sr. T. André, la Sra. M. de Lind van Wijngaarden y el Sr. H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. J. Flett y M. Noll-Ehlers, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 2, 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).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de dos litigios entre CM y DS, por una parte, y Volkswagen AG, por otra, en relación con la indemnización del daño sufrido como consecuencia de la compra de vehículos equipados con dispositivos de desactivación prohibidos.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva 1999/44/CE

3 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), fue derogada por la Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE, y se deroga la Directiva 1999/44/CE (DO 2019, L 136, p. 28; corrección de errores en DO 2019, L. 305, p. 65), con efectos de 1 de enero de 2022. Habida cuenta de la fecha de los hechos de los litigios principales, la Directiva 1999/44 era, no obstante, aplicable a estos.

4 El artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44 disponía:

«En caso de falta de conformidad, el consumidor podrá exigir que los bienes sean puestos en conformidad mediante la reparación o la sustitución del bien sin cargo alguno, de conformidad con el apartado 3, o una reducción adecuada del precio o la resolución del contrato respecto de dicho bien, de conformidad con los apartados 5 y 6.»

Directiva 2007/46/CE

5 La 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 su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009 (DO 2009, L 118, p. 13) (en lo sucesivo, «Directiva 2007/46»), fue derogada por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO 2018, L 151, p. 1), con efectos de 1 de septiembre de 2020. Sin embargo, habida cuenta de la fecha de los hechos de los litigios principales, esta Directiva les era aplicable.

6 El artículo 3, puntos 3, 5, 17 y 36, de la Directiva 2007/46 tenía el siguiente tenor:

«A efectos de la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, salvo que en los mismos se indique lo contrario, se entenderá por:

[…]

3) “homologación de tipo”: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes;

[…]

5) “homologación de tipo CE”: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos IV u XI;

[…]

17) “tipo de vehículo”: conjunto de vehículos de una categoría determinada idénticos al menos en los aspectos básicos precisados en la sección B del anexo II. Un tipo de vehículo puede contener variantes y versiones, tal como se definen en la sección B del anexo II;

[…]

36) “certificado de conformidad”: el documento establecido en el anexo IX, expedido por el fabricante y por el que se certifica que un vehículo perteneciente a la serie del tipo homologado con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva cumple todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación».

7 El artículo 8, apartado 6, de esta Directiva disponía lo siguiente:

«La autoridad de homologación informará inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de su denegación o retirada de toda homologación de vehículos, junto con los motivos de tal decisión.»

8 El artículo 10, apartado 2, de dicha Directiva establecía lo siguiente:

«Los Estados miembros concederán la homologación de tipo CE con respecto a todo componente o una unidad técnica independiente que se ajuste a la información detallada en el expediente del fabricante y cumpla los requisitos técnicos establecidos en la correspondiente directiva particular o reglamento, como se exige en el anexo IV.»

9 El artículo 13, apartado 1, de la misma Directiva disponía:

«El fabricante deberá informar inmediatamente al Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo CE sobre cualquier cambio de datos registrados en el expediente de homologación. El Estado miembro decidirá, con arreglo a las disposiciones establecidas en este capítulo, el procedimiento que se debe seguir. Si es necesario, el Estado miembro podrá decidir, en consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo CE.»

10 A tenor del artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46:

«El fabricante, en su calidad de titular de la homologación CE de tipo de vehículo, entregará un certificado de conformidad que acompañará a cada vehículo, ya sea completo, incompleto o completado, que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado.»

11 El artículo 26, apartado 1, de esta Directiva tenía el siguiente tenor:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 29 y 30, los Estados miembros matricularán y autorizarán la venta o puesta en servicio de vehículos solo si van acompañados de un certificado de conformidad válido y expedido con arreglo al artículo 18.

Cuando se trate de vehículos incompletos, los Estados miembros autorizarán la venta de estos, pero podrán denegar su matriculación permanente y su puesta en servicio mientras sigan estando incompletos.»

12 El artículo 30, apartado 1, de la citada Directiva establecía:

«Cuando el Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo CE compruebe que determinados vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes acompañados de un certificado de conformidad o que lleven grabada la marca de homologación no se ajustan al tipo homologado, tomará las medidas necesarias, incluyendo, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según sea el caso, que se estén fabricando sean conformes al tipo homologado. La autoridad de homologación de ese Estado miembro advertirá a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de las medidas tomadas.»

13 El artículo 46 de la misma Directiva disponía:

«Los Estados miembros determinarán las sanciones aplicables por el incumplimiento de lo dispuesto en la presente Directiva, en particular por la inobservancia de las prohibiciones contenidas o resultantes del artículo 31, y de lo dispuesto en los actos reglamentarios enumerados en la parte I del

anexo IV y tomarán todas las medidas necesarias para su aplicación. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 29 de abril de 2009 y le notificarán lo antes posible toda ulterior modificación de las mismas.»

Reglamento n.º 715/2007

14 A tenor de los considerandos 6 y 15 del Reglamento n.º 715/2007:

«(6) En particular, para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica se requiere una reducción considerable de las emisiones de óxidos de nitrógeno [(NOx)] de los vehículos diésel. A este respecto, es necesario alcanzar valores límite ambiciosos en la fase Euro 6 sin tener que renunciar a las ventajas del motor diésel en cuanto al consumo de carburante y las emisiones de hidrocarburos y de monóxido de carbono. El establecimiento temprano de esta medida para la reducción de las emisiones de [NOx] permitirá a los fabricantes de automóviles planificar con seguridad a largo plazo en toda Europa.

[…]

(15) La Comisión debe examinar de forma continuada la necesidad de revisar el nuevo ciclo de conducción europeo como el procedimiento de ensayo que ofrece la base de la normativa sobre homologación de tipo en materia de emisiones. Quizá haga falta actualizar o reemplazar los ciclos de ensayo para reflejar los cambios producidos en las especificaciones de los vehículos y en el comportamiento de los conductores. Pueden ser necesarias revisiones para asegurarse de que las emisiones del mundo real se corresponden con las que se miden en la homologación de tipo. Asimismo, debe considerarse el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones y la introducción de "no sobrepasar" como concepto reglamentario.»

15 El artículo 3, punto 10, del citado Reglamento dispone que:

«A los efectos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación, se entenderá por:

[…]

10) "dispositivo de desactivación": 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».

16 El artículo 4, apartados 1 y 2, del citado Reglamento establece:

«1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, registrados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación. Los fabricantes demostrarán asimismo que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos que requieren

homologación y se venden o ponen en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Estas obligaciones incluyen el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I y las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5.

2. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los procedimientos de homologación de tipo para la verificación de la conformidad de la producción, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación y la conformidad en circulación.

Además, las medidas técnicas adoptadas por el fabricante deberán garantizar que se limiten eficazmente con arreglo al presente Reglamento las emisiones del tubo de escape y las emisiones evaporantes a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización. Por consiguiente, las medidas relativas a la conformidad en circulación se comprobarán transcurrido un período máximo de cinco años o equivalente a 100 000 km, de ambos el que finalice antes. Los ensayos de durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación efectuados para la homologación de tipo cubrirán 160 000 km. Para cumplir este ensayo de durabilidad, los fabricantes deberán tener la posibilidad de hacer uso del envejecimiento en banco de pruebas, con arreglo a las medidas de aplicación mencionadas en el apartado 4.

La conformidad en circulación se verificará en particular para las emisiones de gases del tubo de escape con arreglo a las pruebas realizadas para límites de emisiones incluidas en el anexo I. La Comisión revisará los procedimientos de ensayo con el fin de mejorar el control de las emisiones de evaporación y las emisiones en baja temperatura ambiente.»

17 El artículo 5, apartados 1 y 2, del mismo Reglamento tiene la siguiente redacción:

«1. El fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, construidos 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;

b) el dispositivo no funcione más allá de las exigencias de arranque del motor,

o

c) en los procedimientos de ensayo se incluyan las condiciones apropiadas para verificar las emisiones de evaporación y las emisiones medias del tubo de escape.»

18 A tenor del artículo 13 del Reglamento n.º 715/2007:

«1. Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables por infracción por parte de los fabricantes de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Esas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasivas. […]

2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán:

[…]

d) el uso de dispositivos de desactivación,

[…]».

Reglamento (CE) n.º 692/2008

19 El Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento n.º 715/2007 (DO 2008, L 199, p. 1), fue modificado por el Reglamento (UE) n.º 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011 (DO 2011, L 158, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 692/2008»). Con efectos de 1 de enero de 2022, el Reglamento n.º 692/2008 fue derogado por el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento n.º 715/2007, modifica la Directiva 2007/46 y los Reglamentos n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento n.º 692/2008 (DO 2017, L 175, p. 1). Sin embargo, habida cuenta de la fecha de los hechos de los litigios principales, el Reglamento n.º 692/2008 era aplicable a estos.

20 El artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008 disponía:

«El fabricante velará por que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en los vehículos homologados CE que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento [n.º 715/2007] obtengan la homologación CE como unidades técnicas independientes a tenor de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, de la Directiva [2007/46], de conformidad con los artículos 12 y 13 y el anexo XIII del presente Reglamento.»

Derecho alemán

21 El artículo 276 del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB») establece lo siguiente:

«1. El deudor estará obligado a responder por los hechos dolosos o por su negligencia si no se ha acordado ninguna responsabilidad atenuada o reforzada o si esta no puede deducirse del contenido de la relación obligacional, en particular, de la aceptación de una garantía o de la aceptación de un riesgo. En consecuencia, será aplicable lo dispuesto en los artículos 827 y 828.

2. Actúa con negligencia quien no actúa con la diligencia debida al comerciar.

3. El deudor no podrá ser eximido de antemano de la responsabilidad que derive de un hecho doloso.»

22 Con arreglo al artículo 823 del BGB:

«1. Quien dolosa o negligentemente lesione, de forma antijurídica, la vida, la integridad física, la salud, la libertad, la propiedad o cualquier otro derecho de otra persona estará obligado a resarcirle el perjuicio resultante.

2. La misma obligación incumbirá a quien infrinja una ley que tenga por objeto la protección de un tercero. Si, según el contenido de la ley, resulta posible infringirla también sin culpa, la obligación de resarcimiento solo existirá en caso de culpa.»

23 A tenor del artículo 826 del BGB:

«Quien dolosamente cause a otro un daño de forma contraria a las buenas costumbres estará obligado a resarcir este daño.»

24 El Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung — EG-FGV) [Decreto 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 (Decreto relativo a la homologación CE); en lo sucesivo, «EG-FGV»)], de 3 de febrero de 2011, dispone en su artículo 6, apartado 1:

«El titular de la homologación de tipo CE de vehículo deberá entregar un certificado de conformidad en el sentido del artículo 18, en relación con el anexo IX de la Directiva 2007/46, para cada vehículo conforme al tipo homologado. Con arreglo al artículo 18, apartado 3, de la Directiva 2007/46, el certificado de conformidad estará diseñado para impedir las falsificaciones.»

25 Según el artículo 27, apartado 1, del EG-FGV:

«Los vehículos, unidades técnicas independientes o componentes nuevos que requieran un certificado de conformidad con arreglo al anexo IX de la Directiva 2007/46 […] solo podrán ser ofrecidos a la venta, vendidos o comercializados en Alemania para su circulación por la red viaria si van acompañados de un certificado de conformidad en vigor. Lo anterior no se aplicará a los vehículos mencionados en el artículo 8 de la Directiva 2003/37/CE [del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE (DO 2003, L 171, p. 1)].»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

26 Volkswagen es el fabricante de los vehículos automóviles que CM y DS compraron, de segunda mano, a vendedores profesionales.

27 CM adquirió, conforme a un pedido de 14 de marzo de 2016 y por 49 950 euros, un vehículo de la marca Volkswagen dotado de un motor diésel de tipo EA 288. En el momento de la compra, dicho vehículo estaba equipado con un sistema de detección del banco de pruebas, que fue suprimido el 10 de octubre de 2017 a raíz de una actualización del *software* en cuestión, así como con otro programa informático de programación del motor que reduce la tasa de recirculación de los gases de escape cuando las temperaturas exteriores se sitúan por debajo de un determinado umbral, lo que tiene como consecuencia un aumento de las emisiones de NOx. Así, esta recirculación solo es plenamente eficaz si la temperatura exterior no baja de ese umbral (en lo sucesivo, «ventana de temperaturas»).

28 Debido a la presencia de estos dos dispositivos de desactivación supuestamente prohibidos, CM se considera víctima de un perjuicio derivado de un incumplimiento doloso y contrario al orden público y a las buenas costumbres, en el sentido del artículo 826 del BGB, imputable a Volkswagen.

29 Mediante su demanda presentada ante el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania), que es el órgano jurisdiccional remitente, CM reclama, en concepto de reparación del daño, el pago de 8 938 euros, que representan el 20 % del precio de compra del vehículo, y, con carácter subsidiario, una indemnización cuyo importe se deja a la apreciación de dicho órgano jurisdiccional, que, sin embargo, no puede ser inferior a 6 703,50 euros, que equivale al 15 % del precio de compra.

30 Según la resolución de remisión, Volkswagen admite que el sistema de detección del banco de pruebas forma parte de un *software* utilizado para reducir la tasa de recirculación de los gases de escape fuera del nuevo ciclo europeo de conducción, cuando la temperatura de funcionamiento alcanza 200 grados Celsius. A partir de esta temperatura, el sistema de reducción catalítica selectiva contribuye a la reducción de las emisiones de NOx, de modo que, no obstante, se respetan los valores límite.

31 Por lo que se refiere a la ventana de temperaturas, esta sociedad afirma que se produce una reducción de la tasa de recirculación de los gases de escape por debajo de una temperatura ambiente de más de 12 grados Celsius. A su juicio, esta ventana de temperaturas es lícita, ya que es necesaria para el funcionamiento seguro del vehículo.

32 Con carácter subsidiario, Volkswagen invoca, para eximirse de responsabilidad, la existencia de un error invencible en cuanto a la naturaleza ilícita de los dispositivos de desactivación y se basa, a este respecto, en una homologación denominada «hipotética» por la Kraftfahrt-Bundesamt (Oficina Federal de Circulación de los Vehículos de Motor, Alemania), a saber, el hecho de que su apreciación jurídica errónea sobre la existencia de un dispositivo de desactivación lícito habría sido confirmada por dicha autoridad competente para la homologación de tipo CE en caso de que se le hubiera preguntado (en lo sucesivo, «homologación hipotética»).

33 Por su parte, DS adquirió, conforme a un pedido de 29 de marzo de 2016 y por 32 000 euros, un vehículo de la marca Volkswagen dotado de un motor diésel de tipo EA 189. En el momento de su adquisición, dicho vehículo estaba equipado con un dispositivo de desactivación prohibido consistente en una detección del banco de pruebas con un sistema de conmutación del motor.

34 Dado que, mediante decisiones de 14 y 15 de octubre de 2015, la Oficina Federal de Circulación de los Vehículos de Motor ordenó a Volkswagen eliminar dicho dispositivo de los vehículos comercializados, el 7 de marzo de 2017 se instaló en el vehículo de DS un programa informático desarrollado por Volkswagen y validado por la referida oficina. Sin embargo, en ese mismo período, se instaló en su vehículo otro dispositivo de desactivación, a saber, una ventana de temperaturas.

35 Por ello, DS considera que ha sufrido un perjuicio derivado de un incumplimiento doloso y contrario al orden público y a las buenas costumbres imputable a la referida sociedad.

36 Mediante su recurso, interpuesto ante el órgano jurisdiccional remitente el 4 de marzo de 2021, DS solicita, por una parte, el pago de una indemnización cuyo importe se deja a la apreciación de dicho órgano jurisdiccional, sin que pueda ser inferior a 4 800 euros, que equivalen a 15 % del pre-

cio de compra, y, por otra parte, que se declare además que incumbe a Volkswagen indemnizarle por el perjuicio sufrido como consecuencia de la instalación del dispositivo de desactivación consistente en una ventana de temperaturas.

37 Volkswagen opone a esta pretensión una causa de inadmisión basada en la prescripción y solicita, en cualquier caso, que se desestime en cuanto al fondo.

38 Por lo que respecta a la ventana de temperaturas, esta sociedad alega que la recirculación de los gases de escape solo se reduce por debajo de una temperatura de más de 10 grados Celsius, lo que, a su juicio, es necesario para un funcionamiento seguro del vehículo.

39 Además, indica que, en sus sentencias de 14 de julio de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571) y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), el Tribunal de Justicia se basó, para los vehículos de la marca Volkswagen equipados con una ventana de temperaturas idéntica, en valores de temperatura situados entre 15 y 33 grados Celsius para la temperatura exterior. En su opinión, este enfoque se basa en apreciaciones de hecho de los órganos jurisdiccionales nacionales remitentes que no se corresponden con las circunstancias controvertidas en los litigios principales.

40 Dicha sociedad invoca, con carácter subsidiario, un error invencible en cuanto al carácter ilícito del dispositivo de desactivación y se basa, a este respecto, en una homologación hipotética por la Oficina Federal de Circulación de los Vehículos de Motor.

41 El órgano jurisdiccional remitente considera, en primer lugar, que el derecho a indemnización de CM y DS, con arreglo al artículo 826 del BGB y por un perjuicio causado con dolo, contrario al orden público y a las buenas costumbres, carece de fundamento.

42 Señala que, ciertamente, en el momento de su adquisición, el vehículo de CM estaba equipado de un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 y que tal dispositivo, por lo que respecta al vehículo de DS, fue instalado con ocasión de la actualización de un programa informático.

43 Por lo que respecta a estos dos vehículos, la recirculación de los gases de escape se reduce a partir de una temperatura ambiente de más de 10 grados Celsius, razón por la cual dicho órgano jurisdiccional considera que existe, en ambos casos, una ventana de temperaturas ilícita. Esta última, prosigue, no puede considerarse lícita en virtud del artículo 5, apartado 2, segunda frase, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, por lo que respecta a la necesidad de evitar los riesgos inmediatos de averías o accidentes en el motor causados por un mal funcionamiento de un componente del sistema de recirculación de los gases de escape de tal gravedad que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo equipado con dicho dispositivo, pues, a su juicio, tal riesgo concreto no concurre en los casos de autos.

44 Además, por lo que respecta a CM, el mismo órgano jurisdiccional estima que el otro criterio de excepción que resulta de esta disposición, según el cual un dispositivo de desactivación no debe estar activo durante la mayor parte del año, tampoco debe considerarse satisfecho a la luz de la jurisprudencia derivada de la sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), apartado 65. En efecto, la recirculación de los gases de escape de este vehículo se reduce a partir de una temperatura ambiente de más de 12 grados Celsius, mientras que las temperaturas medias anuales en Alemania son inferiores a dicho umbral.

45 A pesar de estos elementos, el órgano jurisdiccional remitente alega que en los litigios principales no existe un comportamiento doloso y objetivamente contrario al orden público y a las buenas costumbres, en el sentido del artículo 826 del BGB, debido, en particular, a la inexistencia de dispositivos de desactivación «manifiestamente prohibidos», según los términos de la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania).

46 En segundo lugar, dicho órgano jurisdiccional considera que CM y DS pueden disponer de un derecho a indemnización basado en el artículo 823, apartado 2, del BGB.

47 Remitiéndose a la sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal) de 26 de junio de 2023 (en lo sucesivo, «sentencia del Bundesgerichtshof»), el órgano jurisdiccional remitente indica que el artículo 823, apartado 2, del BGB, en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, del EG-FGV, protege los intereses del comprador de un vehículo en cuanto a una eventual pérdida patrimonial derivada del incumplimiento, por el fabricante, del Derecho de la Unión sobre los gases de escape de los vehículos automóviles.

48 A este respecto, resulta, en primer término, que Volkswagen vulneró este Derecho al instalar una ventana de temperaturas ilícita en los vehículos de que se trata.

49 En segundo término, el derecho a indemnización también está supeditado a la condición de que el fabricante del vehículo correspondiente haya actuado, como mínimo, con negligencia en lo que respecta al dispositivo de desactivación en cuestión, presumiéndose que existe culpa del fabricante.

50 Dicho fabricante podría eximirse de responsabilidad invocando y demostrando la existencia de circunstancias excepcionales que revelen la inexistencia de negligencia por su parte, lo que incluye la prueba de un error invencible en cuanto a la naturaleza prohibida del dispositivo de desactivación de que se trata.

51 En tercer término, el mismo órgano jurisdiccional indica, por una parte, que existe tal error cuando, actuando con la diligencia debida, dicho fabricante se ha pronunciado jurídicamente a partir de un examen riguroso de la situación jurídica, teniendo en cuenta la jurisprudencia de los más altos órganos jurisdiccionales, y no cabía esperar una apreciación diferente de esa situación. Por otra parte, prosigue, tal error es invencible cuando el fabricante puede invocar una homologación de tipo CE expedida para el dispositivo de desactivación de que se trate, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

52 Una homologación meramente hipotética, como la contemplada en el apartado 32 de la presente sentencia, podría bastar en lo sucesivo, según la sentencia del Bundesgerichtshof.

53 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si, a la luz del Derecho de la Unión, puede denegarse el derecho a indemnización del comprador de un vehículo dotado de un dispositivo de desactivación prohibido por el hecho de que el fabricante en cuestión haya incurrido en un error invencible en cuanto a la naturaleza ilícita de ese dispositivo y, en caso de respuesta afirmativa a esta cuestión, si la exención de ese fabricante puede basarse en una homologación efectiva del vehículo de que se trata por la autoridad nacional competente o, incluso, en una homologación hipotética.

54 En cuarto término, dicho órgano jurisdiccional señala que, por lo que respecta a DS, en tanto en cuanto el derecho a indemnización tiene su origen en el dispositivo de desactivación existente en el momento de la adquisición del vehículo, a saber, la detección del banco de pruebas con el sistema de conmutación del motor, tal derecho habría prescrito. No obstante, en la medida en que el vehículo presenta un nuevo dispositivo de desactivación prohibido, en forma de una ventana de temperaturas, desde la instalación de la actualización por Volkswagen, se plantea la cuestión de si su propietario tiene derecho a ser indemnizado por el fabricante.

55 En quinto término, el órgano jurisdiccional remitente señala que el derecho a indemnización del artículo 823, apartado 2, del BGB, en relación con los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, del EG-FGV, se refiere a la «pequeña indemnización», a saber, al pago de una cantidad de dinero equivalente a la diferencia entre el valor del vehículo provisto de un dispositivo de desactivación prohibido y el de ese vehículo desprovisto de tal dispositivo.

56 Con arreglo a la sentencia del Bundesgerichtshof, las ventajas derivadas de la utilización del vehículo deben compensarse con el importe de la indemnización cuando superen, con el valor residual del vehículo, el precio de compra, una vez deducida tal cantidad. Además, dicho órgano jurisdiccional exige que el importe de la indemnización no supere el 15 % del precio de compra por razones de proporcionalidad.

57 El órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de la compatibilidad de esta jurisprudencia con el Derecho de la Unión.

58 En estas circunstancias, el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«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 [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 [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 propietario del vehículo si este ha sufrido un perjuicio como consecuencia de la instalación de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento [n.º 715/2007], mediante la actualización del *software*?

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 [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 pequeña 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?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

59 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este proporcionar al juez nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce. Desde esta óptica, el Tribunal de Justicia puede tener que tomar en consideración normas del Derecho de la Unión a las que no se haya referido el juez nacional en su cuestión prejudicial. En efecto, el hecho de que un órgano jurisdiccional nacional, en el plano formal, haya formulado una cuestión prejudicial refiriéndose a determinadas disposiciones del Derecho de la Unión no impide que el Tribunal de Justicia proporcione a ese órgano jurisdiccional todos los elementos de interpretación que puedan permitirle resolver el asunto del que conoce, aun cuando no haya hecho referencia a ellos al formular sus cuestiones. Corresponde, pues, al Tribunal de Justicia deducir del conjunto de elementos aportados por el órgano jurisdiccional nacional y, especialmente, de la motivación de la resolución de remisión los elementos del Derecho de la Unión que requieren una interpretación, teniendo en cuenta el objeto del litigio (sentencia de 26 de septiembre de 2024, Luxone y Sofein, C-403/23 y C-404/23, EU:C:2024:805, apartado 47 y jurisprudencia citada).

60 En el caso de autos, consta que los litigios principales versan sobre el derecho de CM y de DS a ser indemnizados por Volkswagen en relación con los daños sufridos como consecuencia de la presencia, en sus vehículos respectivos, de dispositivos de desactivación prohibidos, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, así como sobre la posibilidad de que ese fabricante de automóviles invoque como causa de exención de responsabilidad por este concepto la homologación hipotética de tales vehículos, que permitiría caracterizar un error invencible en cuanto a la ilicitud de ese dispositivo.

61 Es preciso subrayar que, de la jurisprudencia derivada de la sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivos de desactivación) (C-100/21, en lo sucesivo, «sentencia Mercedes-Benz Group», EU:C:2023:229), apartado 91, se desprende que el comprador de tal vehículo goza, en virtud de los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, de un derecho a ser indemnizado por el fabricante de ese vehículo cuando dicho dispositivo ha causado un daño a ese comprador.

62 En tales circunstancias, procede considerar que, mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, deben interpretarse en el sentido de que se oponen, en el marco de una acción ejercitada por el comprador de un vehículo de motor para reparar el daño causado por la presencia en dicho vehículo de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de tal artículo 5, apartado 2, a que el fabricante del vehículo pueda invocar, como causa de exención de responsabilidad a este respecto, la existencia de un error invencible en cuanto a la ilicitud de ese dispositivo debido a que la autoridad nacional competente ha concedido una homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo equipado con él, o a que dicha autoridad, de haber sido interrogada por el fabricante, habría confirmado su apreciación jurídica en cuanto a la supuesta licitud del dispositivo de desactivación correspondiente.

63 En cuanto a ello, debe señalarse que los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, protegen los intereses particulares del comprador individual de un vehículo de motor frente al fabricante de este cuando dicho vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de esta última disposición (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 88).

64 De estas disposiciones se desprende, por tanto, que el comprador individual de un vehículo de motor goza, frente al fabricante de ese vehículo, del derecho a que dicho vehículo no esté equipado con tal dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 89).

65 Así, corresponde a los Estados miembros, en virtud del artículo 46 de la Directiva 2007/46, determinar las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de sus disposiciones. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Asimismo, conforme al artículo 13, apartado 1, de dicho Reglamento, los Estados miembros deben establecer disposiciones sobre las sanciones aplicables por infracción de lo establecido en ese mismo Reglamento. Esas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasivas (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 90).

66 En estas circunstancias, como se ha indicado en el apartado 61 de la presente sentencia, de los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, se desprende que los Estados miembros están obligados a prever que el comprador de un vehículo de motor equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, de dicho Reglamento, goce de un derecho a ser indemnizado por el fabricante de ese vehículo cuando dicho dispositivo ha causado un daño a ese comprador (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 91).

67 A falta de disposiciones del Derecho de la Unión que regulen los criterios de obtención de una indemnización por parte de los compradores de tal vehículo, corresponde a cada Estado miembro determinar dichos criterios (véase, en este sentido, la sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 92).

68 Ahora bien, no sería conforme con el principio de efectividad una normativa nacional que hiciese imposible en la práctica o excesivamente difícil la obtención, por parte del comprador de un vehículo de motor, de una indemnización adecuada por los daños que le haya ocasionado el incumplimiento, por el fabricante de tal vehículo, de la prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, de dicho Reglamento (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 93).

69 En particular, las condiciones en las que un fabricante de vehículos puede invocar un error invencible en cuanto a la ilicitud del dispositivo de desactivación para quedar exento de toda responsabilidad por este motivo no pueden ser tales que hagan imposible en la práctica o excesivamente difícil que el comprador de un vehículo dotado de ese dispositivo obtenga esa indemnización.

70 Según la resolución de remisión, el fabricante de automóviles de que se trata puede quedar exento de toda responsabilidad, en virtud de la sentencia del Bundesgerichtshof, invocando y demostrando la existencia de un error invencible en cuanto a la ilicitud del dispositivo de desactivación del vehículo en cuestión, lo que excluye la negligencia por su parte y, por ende, el derecho a indemnización del comprador de dicho vehículo.

71 De los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que la invocación de un error invencible en cuanto a la ilicitud del dispositivo de desactivación se contempla, según la jurisprudencia nacional, como una causa de exención de la responsabilidad por negligencia del fabricante de automóviles de carácter excepcional.

72 Además, como explica el órgano jurisdiccional remitente, este error invencible en cuanto a la ilicitud de un dispositivo de desactivación con el que estuvieran equipados vehículos como los controvertidos en los litigios principales puede ser válidamente invocado por el fabricante de automóviles cuando se debe a que la autoridad competente ha concedido una homologación CE para el tipo de vehículo de que se trata.

73 Es preciso recordar, en primer lugar, que, a tenor del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, está prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. No obstante, existen tres excepciones a esta prohibición que deben ser objeto de interpretación estricta (véase, en este sentido, la sentencia Mercedes-Benz Group, apartados 60 y 61).

74 En virtud del artículo 5, apartado 2, letras a) a c), del Reglamento n.º 715/2007, esta prohibición no se aplicará cuando «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo» [letra a)], cuando «el dispositivo no funcione más allá de las exigencias de arranque del motor» [letra b)], o cuando «en los procedimientos de ensayo se incluyan las condiciones apropiadas para verificar las emisiones de evaporación y las emisiones medias del tubo de escape» [letra c)].

75 En el caso de autos, de la resolución de remisión se desprende que los vehículos de que se trata en los litigios principales estaban equipados con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del mismo artículo 5, apartado 2.

76 En la medida en que ninguna de las excepciones contempladas en las letras a) a c) de esta disposición resulta aplicable a los dispositivos de desactivación en cuestión, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente, un fabricante de automóviles que equipa sus vehículos con tales dispositivos no puede, por tanto, invocar un comportamiento lícito a la luz de tal disposición.

77 En segundo lugar, es preciso señalar que, en virtud del artículo 3, punto 5, de la Directiva 2007/46, la «homologación de tipo CE» se refiere al procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de tal Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos IV u XI de dicha Directiva.

78 Así pues, la homologación de tipo CE corresponde a una norma de conformidad para un gran número de vehículos. Constituye un indicio de que el diseño del tipo de vehículo considerado, incluido el dispositivo de desactivación instalado, cumple las disposiciones y requisitos aplicables mencionados en el apartado anterior.

79 Pues bien, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que no se excluye que un tipo de vehículo cubierto por una homologación de tipo CE, que permite que dicho vehículo sea utilizado en carretera, pueda ser inicialmente homologado por la autoridad competente en la materia sin que se le haya revelado la presencia del dispositivo de desactivación prohibido. A este respecto, la Directiva 2007/46 trata de regular la situación en la que la ilicitud de un elemento de diseño de un vehículo, en relación, por ejemplo, con los requisitos del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, no se descubre hasta después de la homologación. En ese caso, el artículo 8, apartado 6, de esta Directiva establece que la referida autoridad puede retirar la homologación de un vehículo. Además, del artículo 13, apartado 1, frases primera y tercera, de dicha Directiva se desprende que, cuando un fabricante informe al Estado miembro que concedió la homologación de tipo CE sobre cualquier cambio de datos registrados en el expediente de homologación, ese Estado miembro podrá decidir, si fuera necesario, en consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo CE. Por último, el artículo 30, apartado 1, de la misma Directiva establece que, cuando un Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo CE compruebe la falta de conformidad de un tipo de vehículo que haya homologado, debe tomar las medidas necesarias, incluyendo, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos que se estén fabricando sean conformes con el tipo homologado (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 83 y jurisprudencia citada).

80 Por consiguiente, la ilicitud de un dispositivo de desactivación con el que esté equipado un vehículo de motor, descubierta tras la homologación de tipo CE de dicho vehículo, puede poner en duda la validez de tal homologación y, por extensión, la del certificado de conformidad que se supone que certifica que ese vehículo, perteneciente a la serie del tipo homologado, cumplía todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 84).

81 De ello se deduce que la homologación de tipo CE de un vehículo provisto de un dispositivo de desactivación no significa necesariamente que la autoridad nacional competente haya confirmado la apreciación del fabricante del vehículo correspondiente sobre la supuesta licitud de ese dispositivo. En cualquier caso, ni tal homologación ni, menos aún, una homologación hipotética pueden eximir a ese fabricante de su obligación de indemnizar al comprador del vehículo correspondiente por el eventual daño causado por la presencia de dicho dispositivo en su vehículo.

82 Admitir que la homologación de tipo CE de un vehículo provisto de un dispositivo de desactivación pueda constituir una causa de exención de la responsabilidad del fabricante del vehículo tendría como consecuencia hacer imposible o excesivamente difícil que el comprador de dicho vehículo obtuviera una indemnización adecuada por los daños que le causó el

incumplimiento, por parte del fabricante de ese vehículo, de la prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, lo que sería contrario al principio de efectividad. En efecto, aceptar esa causa de exención implicaría que se frustraría el derecho a obtener una indemnización adecuada en todos los casos en que el vehículo correspondiente sea conforme con el tipo homologado, aun cuando conste que el vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido.

83 A la vista de las anteriores consideraciones, procede responder a la primera cuestión prejudicial que los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, deben interpretarse en el sentido de que se oponen, en el marco de una acción ejercitada por el comprador de un vehículo de motor para reparar el daño causado por la presencia en dicho vehículo de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de tal artículo 5, apartado 2, a que el fabricante del vehículo pueda invocar, como causa de exención de su responsabilidad a este respecto, la existencia de un error invencible en cuanto a la ilicitud de ese dispositivo debido a que la autoridad nacional competente ha concedido una homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo equipado con él, o a que dicha autoridad, de haber sido interrogada por el fabricante, habría confirmado su apreciación jurídica en cuanto a la supuesta licitud del dispositivo de desactivación correspondiente.

Segunda cuestión prejudicial

84 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, con carácter general, si el fabricante del vehículo que ha facilitado la actualización de *software* al propietario del vehículo ha de pagar una indemnización a este último si ha sufrido un perjuicio como consecuencia de la instalación de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, mediante esa actualización del *software*.

85 No obstante, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que esta cuestión prejudicial tiene por objeto determinar, más concretamente, si el hecho de que un dispositivo de desactivación prohibido ya estuviera instalado en el momento en que se concedió la homologación de tipo CE del vehículo que dispone de él o, por el contrario, solo se hubiera instalado con posterioridad tiene incidencia, en virtud de los artículos 4, apartado 1, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, así como del artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008, en el derecho a indemnización del comprador del vehículo correspondiente que haya sufrido ese perjuicio, según lo configura el Derecho de la Unión.

86 Habida cuenta de estas precisiones y de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia citada en el apartado 59 de la presente sentencia, procede reformular la segunda cuestión prejudicial de modo que el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 4, apartado 1, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, así como el artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008, deben interpretarse en el sentido de que exigen que el comprador de un vehículo disponga del derecho a ser indemnizado por el fabricante de automóviles cuando haya sufrido un perjuicio debido a un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del citado artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, instalado por ese fabricante mediante la actualización de un programa informático tras la homologación de tipo CE de ese vehículo.

87 En cuanto a ello, ni del tenor del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, que establece que estará prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, sin perjuicio de determinadas excepciones, ni del tenor del

artículo 3, punto 10, de ese Reglamento, que define el concepto de «dispositivo de desactivación», se deduce que deba distinguirse en función de que tal dispositivo sea instalado en la fase de fabricación del vehículo o únicamente una vez puesto este en servicio, en particular, a raíz de una reparación en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44, a efectos de apreciar si el uso de ese dispositivo está prohibido (sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 88).

88 Tal interpretación resulta corroborada por el contexto en el que se enmarcan estas disposiciones del Reglamento n.º 715/2007 y por el objetivo que se persigue con este último (sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 89).

89 En efecto, por un lado, en lo que respecta al contexto de dichas disposiciones, cabe recordar que, conforme al artículo 4, apartado 1, párrafo primero, segunda frase, de tal Reglamento, los fabricantes tienen que demostrar que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio nuevos que requieren homologación y se venden o ponen en servicio en la Unión disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en ese Reglamento y en sus medidas de aplicación. Ese artículo 4, apartado 1, párrafo segundo, indica que dicha obligación incluye el cumplimiento de los límites de emisiones establecidos en el anexo I y las medidas de aplicación contempladas en el artículo 5 del mismo Reglamento (sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 90).

90 Cuando un comprador individual adquiere un vehículo perteneciente a la serie de un tipo de vehículo homologado y que, por otro lado, dispone de un certificado de conformidad, puede fundadamente esperar que, en lo que respecta a ese vehículo, se respete el Reglamento n.º 715/2007 y, en particular, su artículo 5 (sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 81 y jurisprudencia citada).

91 Por añadidura, a tenor del artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008, «el fabricante velará por que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en los vehículos homologados CE que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento [n.º 715/2007] obtengan la homologación CE como unidades técnicas independientes a tenor de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, de la Directiva [2007/46], de conformidad con los artículos 12 y 13 y el anexo XIII [de tal] Reglamento» (sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 91).

92 De estas disposiciones de los Reglamentos n.º 715/2007 y n.º 692/2008 se infiere que los dispositivos anticontaminantes deben cumplir las obligaciones impuestas por el Reglamento n.º 715/2007, tanto si vienen instalados de fábrica como si han sido instalados tras la puesta en servicio del vehículo (sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 92).

93 Por otro lado, permitir a los fabricantes de vehículos instalar, tras la puesta en servicio de un vehículo, un dispositivo de desactivación que no cumpla estas obligaciones sería contrario al objetivo perseguido por el Reglamento n.º 715/2007, que consiste en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y, más concretamente, en reducir considerablemente las emisiones de NOx de los vehículos diésel para mejorar la calidad del aire y respetar los valores límite de contaminación atmosférica (sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 93).

94 Por lo tanto, la circunstancia de que un dispositivo de desactivación haya sido instalado tras la puesta en servicio de un vehículo, con ocasión de una reparación en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 1999/44, no es pertinente para la apreciación de si el uso de ese dispositivo está prohibido por el artículo 5, apartado 2, de dicho Reglamento, en relación con su artículo 3, punto 10 (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de julio de 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, apartado 94).

95 En efecto, con independencia de si un dispositivo de desactivación estaba instalado originalmente, a saber, en el momento de la homologación de tipo CE, o fue instalado después, ese dispositivo puede crear incertidumbre en cuanto a la posibilidad de matricular, vender o poner en servicio dicho vehículo y, en última instancia, perjudicar al comprador de un vehículo dotado de tal dispositivo (véase, en este sentido, la sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 84).

96 Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que los artículos 4, apartado 1, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, así como el artículo 10, apartado 1, del Reglamento n.º 692/2008, deben interpretarse en el sentido de que exigen que el comprador de un vehículo disponga del derecho a ser indemnizado por el fabricante de automóviles cuando haya sufrido un perjuicio debido a un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del citado artículo 5, apartado 2, instalado por ese fabricante mediante la actualización de un programa informático tras la homologación de tipo CE de ese vehículo.

Tercera cuestión prejudicial

97 Mediante la tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que se opone, por un lado, a que se compense el importe de la indemnización adeudada al comprador de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, que ha sufrido un perjuicio causado por ese dispositivo, con un importe correspondiente a la ventaja obtenida por la utilización de ese vehículo y, por otro lado, a que esa indemnización se limite a un importe que representa el 15 % del precio de compra del vehículo.

98 Es preciso recordar que, de conformidad con la jurisprudencia mencionada en el apartado 67 de la presente sentencia, a falta de disposiciones del Derecho de la Unión que regulen los criterios de obtención de una indemnización por parte de los compradores de tal vehículo por los daños causados por el dispositivo de desactivación prohibido del que está equipado, corresponde a cada Estado miembro determinar dichos criterios.

99 Ahora bien, de acuerdo con la jurisprudencia citada en el apartado 68 de la presente sentencia, no serían conformes con el principio de efectividad unos criterios determinados por los Estados miembros que hiciesen imposible en la práctica o excesivamente difícil la obtención, por parte del comprador de un vehículo de motor, de una indemnización adecuada por los daños que le haya ocasionado el incumplimiento, por el fabricante de tal vehículo, de la prohibición establecida en dicho artículo 5, apartado 2.

100 Con esta salvedad, debe señalarse que los órganos jurisdiccionales nacionales están legitimados para velar por que la protección de los derechos garantizados por el ordenamiento jurídico de la Unión, incluido el del comprador de un vehículo de motor a una indemnización adecuada por los daños que le han sido causados por el incumplimiento, por el fabricante de dicho vehículo, de la

prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, no dé lugar a un enriquecimiento sin causa de los beneficiarios (véase, en este sentido, la sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 94 y jurisprudencia citada).

101 Así pues, corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si la compensación del beneficio obtenido de una ventaja para el comprador correspondiente en el marco de la utilización de los vehículos en cuestión o, en el caso de autos, la compensación del beneficio obtenido por la utilización efectiva de los vehículos de que se trata en los litigios principales garantiza tal resarcimiento adecuado de los compradores afectados, siempre que se demuestre que estos han sufrido un perjuicio relacionado con la instalación de dispositivos de desactivación prohibidos en esos vehículos, en el sentido del citado artículo 5, apartado 2 (véase, en este sentido, la sentencia Mercedes-Benz Group, apartado 95).

102 En este contexto, el hecho de que un Estado miembro establezca una relación entre el precio de compra de tal vehículo y el importe de la indemnización que repara el daño sufrido por su comprador no puede considerarse contrario al Derecho de la Unión, en la medida en que la apreciación del alcance de ese daño, que se materializa, en particular, en el riesgo de que dicho vehículo no pueda matricularse, venderse o ponerse en servicio, está vinculada al precio de compra.

103 A este respecto, de la resolución de remisión se desprende que, de conformidad con la jurisprudencia derivada de la sentencia del Bundesgerichtshof, la extensión de la reparación del daño corresponde a la apreciación del juez que conoce del fondo del asunto, pero no puede ser inferior al 5 % del precio de compra, sin ser superior al 15 % de este, por razones de proporcionalidad.

104 De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia mencionada en el apartado 66 de la presente sentencia, la determinación, por un Estado miembro, de tal horquilla indemnizatoria consistente en un porcentaje mínimo y un porcentaje máximo del precio de compra, con el fin de fijar el importe de la indemnización adecuada de la que debe gozar el comprador del vehículo correspondiente, tampoco puede considerarse, en principio, contraria al Derecho de la Unión, siempre que esa horquilla no conduzca a una reparación inadecuada del daño sufrido por el comprador de un vehículo dotado de un dispositivo de desactivación.

105 En el caso de autos, procede señalar que CM reclamó el pago de una cantidad equivalente al 20 % del precio de compra y, en su defecto, como mínimo al 15 % de dicho precio, mientras que DS solicitó el pago de una indemnización que se dejaba a la apreciación del órgano jurisdiccional remitente, sin que pudiera ser inferior al importe equivalente a 15 % del precio de compra.

106 Corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si la horquilla indemnizatoria mencionada en el apartado 103 de la presente sentencia hace prácticamente imposible o excesivamente difícil que CM y DS obtengan una indemnización adecuada de los daños sufridos.

107 Habida cuenta de todas las observaciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que no se opone, por un lado, a que se compense el importe de la indemnización adeudada al comprador de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, que ha sufrido un perjuicio causado por ese dispositivo, con el importe correspondiente a la ventaja obtenida por la utilización de ese vehículo ni, por otro lado,

a una limitación de esa indemnización a un importe equivalente al 15 % del precio de compra del vehículo, siempre que dicha indemnización constituya una reparación adecuada del perjuicio sufrido.

Costas

108 Dado que el procedimiento tiene, para las partes de los litigios principales, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes de los litigios principales, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

1) **Los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la 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), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 385/2009 de la Comisión, de 7 de mayo de 2009, en relación con el artículo 5, apartado 2, 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,**

   deben interpretarse en el sentido de que

   se oponen, en el marco de una acción ejercitada por el comprador de un vehículo de motor para reparar el daño causado por la presencia en dicho vehículo de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de tal artículo 5, apartado 2, a que el fabricante del vehículo pueda invocar, como causa de exención de su responsabilidad a este respecto, la existencia de un error invencible en cuanto a la ilicitud de ese dispositivo debido a que la autoridad nacional competente ha concedido una homologación de tipo CE de ese dispositivo o del vehículo equipado con él, o a que dicha autoridad, de haber sido interrogada por el fabricante, habría confirmado su apreciación jurídica en cuanto a la supuesta licitud del dispositivo de desactivación correspondiente.

2) **Los artículos 4, apartado 1, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, así como el artículo 10, apartado 1, 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 n.º 715/2007], en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 566/2011 de la Comisión, de 8 de junio de 2011,**

   deben interpretarse en el sentido de que

   exigen que el comprador de un vehículo disponga del derecho a ser indemnizado por el fabricante de automóviles cuando haya sufrido un perjuicio debido a un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del citado artículo 5, apartado 2, instalado por ese fabricante mediante la actualización de un programa informático tras la homologación de tipo CE de ese vehículo.

3) **El Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que no se opone, por un lado, a que se compense el importe de la indemnización adeudada al comprador de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, que ha sufrido un perjuicio causado por ese dispositivo, con el importe correspondiente a la ventaja obtenida por la utilización de ese vehículo ni, por otro lado, a una limitación de esa indemnización a un importe equivalente al 15 % del precio de compra del vehículo, siempre que dicha indemnización constituya una reparación adecuada del perjuicio sufrido.**

Firmas