SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 21 de marzo de 2023 (*)

«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 — Emisión de contaminantes — Válvula de recirculación de gases de escape (válvula EGR) — 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 ilícito — Derecho a ser indemnizado en concepto de responsabilidad civil extracontractual del fabricante del vehículo — Método de cálculo de la indemnización — Principio de efectividad — Artículo 267 TFUE — Admisibilidad — Recurso al Tribunal de Justicia por parte de un juez único»

En el asunto C-100/21,

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 12 de febrero de 2021, recibida en el Tribunal de Justicia el 17 de febrero de 2021, en el procedimiento entre

QB

y

Mercedes-Benz Group AG, anteriormente Daimler AG,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, el Sr. L. Bay Larsen, Vicepresidente, el Sr. A. Arabadjiev, las Sras. A. Prechal y K. Jürimäe y el Sr. P. G. Xuereb (Ponente), Presidentes de Sala, y los Sres. M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen y N. Wahl, la Sra. I. Ziemele, el Sr. Z. Csehi y la Sra. O. Spineanu-Matei, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretaria: Sra. M. Krausenböck, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 8 de marzo de 2022;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de QB, por los Sres. P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari y R. Klinger y por las Sras. K. Meiser y A. Pacura, Rechtsanwälte;

– en nombre de Mercedes-Benz Group AG, por los Sres. M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner y N. Wimmer, Rechtsanwälte;

– en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller y D. Klebs, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. M. Huttunen y M. Noll-Ehlers y por la Sra. K. Talabér-Ritz, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 2 de junio de 2022;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de 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) (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 marco»), 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 (DO 2007, L 171, p. 1), y del artículo 267 TFUE, párrafo segundo.

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre QB y Mercedes-Benz Group AG, anteriormente Daimler AG, un fabricante de automóviles, en relación con el derecho que invoca QB a ser indemnizado y con el cálculo del importe de la indemnización que eventualmente se le adeuda por la adquisición de un vehículo diésel equipado con un programa informático que reduce la recirculación de los gases contaminantes de dicho vehículo en función de la temperatura exterior y que no se ajusta a lo prescrito por el Derecho de la Unión.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva marco

3 La Directiva marco 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 n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46 (DO 2018, L 151, p. 1), con efecto a partir del 1 de septiembre de 2020. No obstante, teniendo en cuenta la fecha de los hechos del litigio principal, esta Directiva marco sigue siendo aplicable a este litigio.

4 A tenor del considerando 3 de la citada Directiva marco:

«Los requisitos técnicos aplicables a sistemas, componentes, unidades técnicas independientes y vehículos deben armonizarse y especificarse en actos reglamentarios, cuyo objetivo primario debe ser garantizar un elevado nivel de seguridad vial, protección de la salud, protección del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra usos no autorizados.»

5 El artículo 1 de la misma Directiva marco disponía lo siguiente:

«La presente Directiva establece un marco armonizado que contiene los requisitos técnicos generales y disposiciones administrativas para la homologación de todos los vehículos nuevos incluidos en su ámbito de aplicación, así como la homologación de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con el fin de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio dentro de la Comunidad.

[…]

Los requisitos técnicos particulares relativos a la fabricación y funcionamiento de los vehículos se establecerán en aplicación de la presente Directiva en actos reglamentarios, que aparecen enumerados en una lista exhaustiva en el anexo IV.»

6 El artículo 3 de la Directiva marco establecía lo siguiente en sus puntos 5 y 36:

«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:

[…]

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;

[…]

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 4 de esta Directiva marco tenía la siguiente redacción:

«1. Los Estados miembros garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación cumplen las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.

2. Los Estados miembros homologarán únicamente aquellos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que satisfagan los requisitos de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que satisfagan los requisitos de la presente Directiva.

[…]»

8 El artículo 8, apartado 6, de la citada Directiva marco establecía 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.»

9 A tenor del artículo 13, apartado 1, de la misma Directiva marco:

«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 El artículo 18, apartado 1, de la Directiva marco disponía lo siguiente:

«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 marco 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.

[…]»

12 El artículo 30, apartado 1, de dicha Directiva marco establecía lo siguiente:

«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 marco disponía lo siguiente:

«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 [Europea] a más tardar el 29 de abril de 2009 y le notificarán lo antes posible toda ulterior modificación de las mismas.»

14 El anexo IX de la Directiva marco describía el contenido del certificado de conformidad CE. El punto 0 de este anexo establecía lo siguiente:

«El certificado de conformidad es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación.

Asimismo, el certificado de conformidad permite que las autoridades competentes de los Estados miembros matriculen vehículos sin tener que pedir al solicitante que facilite documentación técnica adicional.

[…]»

Reglamento n.º 715/2007

15 A tenor de los considerandos 1, 5, 6 y 17 del Reglamento n.º 715/2007:

«(1) […] deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones, para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.

[…]

(5) La realización de los objetivos de la UE en materia de calidad del aire requiere un esfuerzo continuo para reducir las emisiones de los vehículos. […]

(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 de los vehículos diésel. […]

[…]

(17) Para que no surjan barreras técnicas en el comercio intracomunitario es necesario un método normalizado de medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos entre los Estados miembros. Además, es necesario que los clientes y usuarios reciban una información objetiva y precisa.»

16 El artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento dispone lo siguiente:

«El presente Reglamento establece requisitos técnicos comunes para la homologación de tipo de los vehículos de motor ("los vehículos") y las piezas de recambio, como los dispositivos de control de la contaminación de recambio, por lo que se refiere a sus emisiones.»

17 El artículo 3, punto 10, del citado Reglamento tiene la siguiente redacción:

«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».

18 El artículo 4, apartados 1 a 3, del mismo Reglamento establece lo siguiente:

«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. […]

[…]

3. Los fabricantes indicarán las cifras correspondientes a las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de carburante en un documento que se entregará al comprador del vehículo en el momento de la compra.»

19 A tenor del artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007:

«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;

[…]».

20 Con arreglo al artículo 13 de dicho Reglamento:

«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,

[…]».

Derecho alemán

21 El artículo 823 del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB») establece lo siguiente:

«(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.»

22 Con arreglo al artículo 348 de la Zivilprozessordnung (Ley de Enjuiciamiento Civil; en lo sucesivo, «ZPO»):

«(1) La Sala de lo Civil resolverá por medio de uno de sus miembros en condición de juez único. […]

[…]

(3) El juez único trasladará el litigio a la Sala de lo Civil para que esta decida si se hace cargo de él cuando:

1. el asunto presente dificultades especiales de naturaleza fáctica o jurídica;

2. el asunto revista una importancia fundamental, o

3. las partes así lo soliciten de forma unánime.

La Sala de lo Civil se hará cargo del litigio si se cumplen los requisitos establecidos en la primera frase, puntos 1 o 2. Adoptará su decisión al respecto mediante auto. Queda excluida la devolución del asunto al juez único.

[…]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

23 El 20 de marzo de 2014, QB compró a Auto Y GmbH un automóvil de segunda mano marca Mercedes-Benz, modelo C 220 CDI, equipado con un motor diésel Euro 5, con un kilometraje de 28 591 km, por un precio de 29 999 euros. Dicho vehículo, comercializado por el fabricante de automóviles Daimler, había sido matriculado por primera vez el 15 de marzo de 2013.

24 El citado vehículo incorpora un programa informático de control 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 dicho umbral (en lo sucesivo, «ventana de temperaturas»). A este respecto, la temperatura exterior exacta por debajo de la cual se produce la reducción de la tasa de recirculación y el alcance de esta reducción son objeto de debate entre las partes del litigio principal.

25 QB presentó una demanda ante el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania), el órgano jurisdiccional remitente, por la que solicitaba que se le resarciese el perjuicio que Mercedes-Benz Group, a su parecer, le había causado al equipar el vehículo de que se trata con dispositivos de desactivación, prohibidos en virtud del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

26 Así, las partes del litigio principal han debatido ante dicho órgano jurisdiccional acerca de si el vehículo de que se trata está equipado con tales dispositivos prohibidos, del alcance de un posible derecho de QB a ser indemnizado y de la eventual compensación, con el importe de la indemnización, de la ventaja obtenida por QB por la utilización de dicho vehículo.

27 El órgano jurisdiccional remitente considera que la ventana de temperaturas es un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de los artículos 3, punto 10, y 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Afirma que la tasa de recirculación de los gases de escape del vehículo de que se trata y, por tanto, la eficacia del sistema de control de las emisiones, se reducen ya a partir de una temperatura exterior superior a 0 grados Celsius, cuando en realidad esta temperatura forma parte de las «condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo», en el sentido de dicho artículo 3, punto 10.

28 El citado órgano jurisdiccional considera asimismo que, a primera vista, la excepción que se establece en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 no es aplicable al litigio principal, puesto que únicamente los riesgos inmediatos de averías que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación [sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 114]. Pues bien, duda que una ventana de temperaturas que tiene como finalidad impedir la formación de depósitos en el motor y prevenir así el desgaste de este cumpla los estrictos requisitos de aplicación de dicha excepción.

29 Según el órgano jurisdiccional remitente, podría reconocerse a QB un derecho a ser indemnizado en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB, que solo exige una negligencia simple. Sin embargo, esta disposición presupone la infracción de una ley que tenga por objeto proteger a un tercero, lo cual, según la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal, Alemania), significa que dicha ley pretenda proteger a un particular o a un grupo de personas frente a la vulneración de un interés jurídico específico. A este respecto, basta, según el citado tribunal, con que dicha ley haya sido adoptada con el objetivo de conferir protección jurídica a ese particular o a ese grupo de personas, aunque se refiera principalmente a la protección de un interés general. Además, dicha disposición implica que el peligro frente al que esa misma ley pretende conferir protección se materialice en un perjuicio concreto y que la persona o personas concretamente perjudicadas estén comprendidas en el ámbito de aplicación personal de la ley de que se trate. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva marco, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, tienen por objeto, además de proteger los intereses generales, proteger también los intereses de un particular, comprador de un vehículo no conforme con el Derecho de la Unión, sobre todo cuando ese vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido con arreglo a esa última disposición.

30 Existen interpretaciones divergentes sobre estas cuestiones en la jurisprudencia y la doctrina alemanas. El Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal) considera que los actos de la Unión adoptados para lograr la armonización de los requisitos técnicos aplicables a los vehículos persiguen, principalmente, lograr un elevado nivel de seguridad vial, de protección de la salud y de protección del medio ambiente. Además, según el mismo tribunal, el artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007 no tiene como finalidad proteger el derecho a la autodeterminación económica del comprador individual de un vehículo.

31 En cambio, varios tribunales regionales de lo civil y penal consideran que los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva marco, así como el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, tienen también por objeto la protección individual del comprador de un vehículo. Afirman que uno de los objetivos del certificado de conformidad es, según el anexo IX de la Directiva marco, que el fabricante de un vehículo garantice al comprador de dicho vehículo que este cumple las disposiciones legales aplicables en la Unión en el momento de su fabricación. Este certificado tiene también como objetivo facilitar el procedimiento administrativo de matriculación y la libre circulación de mercancías dentro de la Unión.

32 En el supuesto de que se considere que las disposiciones mencionadas en el apartado 29 de la presente sentencia solo protegen intereses jurídicos generales y no los intereses particulares de los compradores, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, por lo demás, si el principio de efectividad puede exigir que cualquier actuación culposa, negligente o dolosa, cometida por un fabricante de automóviles al comercializar vehículos equipados con un dispositivo de desactivación prohibido con arreglo al artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007 se sancione con la posibilidad de que el comprador de que se trate invoque un derecho a ser indemnizado basado en la responsabilidad extracontractual de dicho fabricante.

33 A este respecto, según el Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart, Alemania), la aplicabilidad del artículo 823, apartado 2, del BGB se basa en el hecho de que, en aras de la aplicación efectiva del Derecho de la Unión, es necesario dotar de sanciones civiles a las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión.

34 En el supuesto de que QB pudiera prevalerse de un derecho a ser indemnizado en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si es necesario, para dotar de efecto práctico a las disposiciones de Derecho de la Unión aplicables en el presente asunto, que la ventaja obtenida por la utilización del vehículo de que se trata no se compense con el derecho a ser indemnizado o que solo se compense de forma limitada. Esta cuestión también es objeto de puntos de vista divergentes en la jurisprudencia y la doctrina alemanas, incluso en lo que se refiere a la incidencia que la prohibición del enriquecimiento injusto pudiera tener sobre tal compensación.

35 A este respecto, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal) considera, por una parte, según el órgano jurisdiccional remitente, que, teniendo en cuenta la prohibición del enriquecimiento injusto que establece el Derecho alemán en materia de resarcimiento, la persona perjudicada no puede ser colocada en una situación más favorable que aquella en la que se encontraría de no haberse producido el hecho dañoso y, por otra parte, que deben compensarse con el derecho a ser indemnizado únicamente las ventajas vinculadas a tal hecho, sin aliviar desproporcionadamente al autor del daño. En cambio, varios tribunales regionales de lo civil y penal consideran que la ventaja obtenida por la utilización de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación ilícito puede compensarse con el derecho a ser indemnizado.

36 Por último, el órgano jurisdiccional remitente, que resuelve como juez único en el litigio principal, señala que, en virtud del artículo 348, apartado 3, primera frase, puntos 1 y 2, de la ZPO, el juez único inicial está obligado a trasladar el litigio a la Sala de lo Civil para que esta decida si se hace cargo de él cuando el asunto presente dificultades especiales de naturaleza fáctica o jurídica o revista una importancia fundamental. A este respecto, el juez único no dispone de margen alguno de apreciación. Más concretamente, de la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo Federal de lo Civil y Penal) se desprende que, cuando un juez único plantea una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia sin haber trasladado el litigio previamente a la Sala de lo Civil para que esta se haga cargo de él, dicho juez vulnera el principio constitucional del juez predeterminado por la ley, consagrado en el artículo 101, apartado 1, segunda frase, de la Grundgesetz (Ley Fundamental).

37 Pues bien, el órgano jurisdiccional remitente considera que el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, se opone a tal obligación de trasladar el litigio a la Sala de lo Civil. Es cierto que, mediante sentencia de 13 de diciembre de 2018, Rittinger y otros (C-492/17, EU:C:2018:1019), el Tribunal de Justicia declaró que la petición de decisión prejudicial planteada por un juez único es admisible desde el punto de vista del Derecho de la Unión, con independencia de que se respeten o no las normas procesales nacionales. Sin embargo, el Tribunal de Justicia no examinó la cuestión de si el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, se opone a una disposición nacional que limita la posibilidad de plantearle una petición de decisión prejudicial.

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

«1) ¿Tienen los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la [Directiva marco], en relación con el artículo 5, apartado 2, del [Reglamento 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 cumpla 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 n.º 715/2007]?

En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial:

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 n.º 715/2007], solo pueda ejercitar acciones de responsabilidad civil extracontractual contra el fabricante del vehículo para que se le resarza el 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 n.º 715/2007]?

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

7) ¿El artículo 348, apartado 3, de la ZPO, 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?»

Sobre las solicitudes de reapertura de la fase oral del procedimiento

39 A raíz de la presentación de las conclusiones del Abogado General, el Gobierno alemán y Mercedes-Benz Group solicitaron, mediante escritos recibidos en la Secretaría del Tribunal de Justicia los días 11 y 14 de julio de 2022, respectivamente, que se ordenara la reapertura de la fase oral del procedimiento con arreglo al artículo 83 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia.

40 En apoyo de su solicitud, Mercedes-Benz Group sostiene, en esencia, que el Abogado General consideró erróneamente, en el punto 49 de sus conclusiones, que la posesión de un vehículo que no cumple las disposiciones del Derecho de la Unión en materia de protección medioambiental, por emisiones de gases contaminantes que rebasan los valores límite fijados, causa un daño moral a este comprador. Afirma Mercedes-Benz Group que la existencia de un posible daño moral no ha sido planteada por el órgano jurisdiccional nacional ni ha sido debatida entre las partes.

41 En su solicitud, el Gobierno alemán alega, en esencia, por un lado, que las conclusiones del Abogado General se basan en elementos nuevos, aún no debatidos entre las partes, en la medida en que se refieren al anexo IX de la Directiva marco y al punto 0 de dicho anexo. Por otro lado, el citado Gobierno cuestiona la validez de dicho punto 0.

42 Por lo demás, el Gobierno alemán manifiesta su desacuerdo con las conclusiones del Abogado General en la medida en que no tienen en cuenta las relaciones existentes entre la Directiva marco y 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). Por un lado, afirma que es incompatible con la estructura general de esta última Directiva conceder al consumidor un derecho a ser indemnizado por negligencia simple. Por otro lado, un

certificado de conformidad, en el sentido de la Directiva marco, no puede considerarse equivalente a una garantía de fabricante.

43 A este respecto, debe recordarse, por una parte, que ni el Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ni el Reglamento de Procedimiento prevén la posibilidad de que los interesados mencionados en el artículo 23 de ese Estatuto formulen observaciones en respuesta a las conclusiones presentadas por el Abogado General (sentencia de 16 de noviembre de 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim y otros, C-748/19 a C-754/19, EU:C:2021:931, apartado 30 y jurisprudencia citada).

44 Por otra parte, en virtud del artículo 252 TFUE, párrafo segundo, el Abogado General presenta públicamente, con toda imparcialidad e independencia, conclusiones motivadas sobre los asuntos que, de conformidad con el Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, requieran su intervención. El Tribunal de Justicia no está vinculado ni por las conclusiones del Abogado General ni por la motivación que este desarrolla para llegar a ellas. Por consiguiente, el hecho de que una parte interesada no esté de acuerdo con las conclusiones del Abogado General no constituye en sí mismo un motivo que justifique la reapertura de la fase oral, sin importar cuáles sean las cuestiones que examine en sus conclusiones (sentencia de 16 de noviembre de 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim y otros, C-748/19 a C-754/19, EU:C:2021:931, apartado 31 y jurisprudencia citada).

45 Es cierto que, con arreglo al artículo 83 del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Justicia puede ordenar en todo momento, tras oír al Abogado General, la reapertura de la fase oral del procedimiento, en particular si estima que la información de que dispone es insuficiente o cuando una parte haya invocado ante él, tras el cierre de esta fase, un hecho nuevo que pueda influir decisivamente en su resolución, o también cuando el asunto deba resolverse basándose en un argumento que no fue debatido entre los interesados.

46 No obstante, en el caso de autos, el Tribunal de Justicia señala que dispone de todos los elementos necesarios para pronunciarse y que el presente asunto no tiene que resolverse basándose en argumentos que no han sido debatidos entre los interesados. Por último, las dos solicitudes de reapertura de la fase oral del procedimiento mencionadas en el apartado 39 de la presente sentencia no revelan ningún hecho nuevo que pueda influir decisivamente en la resolución que el Tribunal de Justicia debe adoptar en este asunto.

47 En estas circunstancias, el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, considera que no procede ordenar la reapertura de la fase oral del procedimiento.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad

48 Mediante su séptima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual un juez único está obligado, en particular debido a la importancia fundamental de un asunto del que conoce, a trasladar ese asunto a una Sala de lo Civil integrada por tres jueces y a renunciar a plantear él mismo una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia en el contexto de dicho asunto.

49 Mercedes-Benz Group alega que esta cuestión prejudicial es inadmisible debido a que, en el caso de una petición de decisión prejudicial planteada en virtud del artículo 267 TFUE, el Tribunal de Justicia no es competente para pronunciarse sobre la compatibilidad del Derecho nacional con el Derecho de la Unión.

50 El Gobierno alemán sostiene que no es necesaria una respuesta del Tribunal de Justicia a dicha cuestión para que el órgano jurisdiccional remitente pueda pronunciarse sobre el litigio principal.

51 Según la Comisión, la cuestión de si el Derecho nacional permite o no a un juez único plantear al Tribunal de Justicia una petición de decisión prejudicial no es pertinente para pronunciarse sobre este litigio, que se refiere a la existencia de un derecho a ser indemnizado, invocado por el comprador de un vehículo frente a un fabricante de automóviles, por el hecho de que dicho vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Además, afirma que esta cuestión prejudicial es

hipotética, dado que de la resolución de remisión se desprende que, en el momento en que se planteó el asunto al Tribunal de Justicia, no se había interpuesto recurso en el litigio principal.

52 Es preciso recordar que, según reiterada jurisprudencia, en el marco de la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida en el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional nacional que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar su sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieren a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse (sentencia de 15 de julio de 2021, The Department for Communities in Northern Ireland, C-709/20, EU:C:2021:602, apartado 54 y jurisprudencia citada).

53 De ello se sigue que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. El Tribunal de Justicia solo puede abstenerse de pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para dar una respuesta útil a las cuestiones que se le hayan planteado [sentencia de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 26 y jurisprudencia citada].

54 En el presente asunto, debe señalarse que la séptima cuestión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 267 TFUE, párrafo segundo, y que el órgano jurisdiccional remitente no ha explicado las razones por las que la interpretación de esta disposición es necesaria para permitirle resolver el litigio del que conoce. En efecto, se ha limitado a indicar que podría impugnarse la competencia del juez único para plantear al Tribunal de Justicia la presente petición de decisión prejudicial, pero sin precisar qué incidencia tendría en la resolución de remisión o, en su caso, en la resolución que ponga fin a la instancia un posible vicio de procedimiento derivado del hecho de que un juez único haya planteado una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia sin trasladar el litigio principal a una formación colegiada del tribunal. En particular, de la resolución de remisión no se desprende que esta haya sido objeto, en esta fase del procedimiento, de un recurso en el que se haya alegado que adolece de tal vicio.

55 Por tanto, debe declararse la inadmisibilidad de la séptima cuestión prejudicial.

Sobre el fondo

Observaciones preliminares

56 En primer lugar, es preciso recordar que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 define un «dispositivo de desactivación» como «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».

57 En el presente asunto, de la petición de decisión prejudicial se desprende que el programa informático mencionado en el apartado 24 de la presente sentencia ha establecido una ventana de temperaturas por la cual la recirculación de los gases de escape solo es plenamente eficaz si la temperatura exterior no baja de un determinado umbral. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente precisa que la tasa de recirculación de los gases de escape y, por tanto, la eficacia del sistema de control de las emisiones se reducen ya a partir de una temperatura exterior superior a 0 grados Celsius, es decir, de una temperatura que forma parte de las condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.

58 Por lo que respecta a una ventana de temperaturas análoga a la controvertida en el litigio principal, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, del mismo Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que únicamente garantiza el respeto de los valores límite de emisiones

establecidos en ese Reglamento cuando la temperatura exterior se sitúa entre 15 y 33 grados Celsius y se circula a menos de 1 000 metros de altitud es un «dispositivo de desactivación» en el sentido del citado artículo 3, punto 10 (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 47).

59 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala que la temperatura exterior exacta por debajo de la cual se produce la reducción de la tasa de recirculación de los gases de escape y el alcance de tal reducción son objeto de debate entre las partes del litigio principal. No obstante, es preciso recordar que, en el marco del procedimiento del artículo 267 TFUE, basado en una clara separación de las funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, solo el juez nacional es competente para determinar y apreciar los hechos del litigio principal y para interpretar y aplicar el Derecho nacional (sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 29 y jurisprudencia citada). Por tanto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente decidir, en su caso, si, a la luz de las precisiones aportadas en la jurisprudencia citada en el apartado 58 de la presente sentencia, el programa informático mencionado en el apartado 24 de esta constituye un «dispositivo de desactivación» en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.

60 En segundo lugar, 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. Ahora bien, esta prohibición admite tres excepciones, entre ellas la única pertinente según el órgano jurisdiccional remitente, que figura en dicho artículo 5, apartado 2, letra a), y que se refiere al supuesto en que «la necesidad del dispositivo se justifique como protección del motor contra averías o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo».

61 En la medida en que introduce una excepción a la prohibición de uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones, el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 debe ser objeto de interpretación estricta (sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 50).

62 Del propio tenor de esta disposición se infiere que, para estar comprendida en la excepción que establece, la necesidad de un dispositivo de desactivación debe justificarse no solo por razones de protección del motor contra averías o accidentes, sino también en aras del manejo seguro del vehículo. En efecto, habida cuenta del empleo de la conjunción copulativa «y» en dicha disposición, esta debe interpretarse en el sentido de que los requisitos que establece son acumulativos (sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 61).

63 A este respecto, la prohibición prevista en este artículo 5, apartado 2, primera frase, quedaría vaciada de contenido y privada de efecto útil si se permitiera a los fabricantes equipar los automóviles con esos dispositivos de desactivación con el único fin de proteger el motor contra el envejecimiento y el deterioro [véase, en este sentido, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 113].

64 Por tanto, un programa informático como el controvertido en el litigio principal, en caso de que deba calificarse de dispositivo de desactivación, solo puede justificarse con arreglo a dicha excepción si se demuestra que el dispositivo en cuestión responde estrictamente 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 en la conducción del vehículo equipado con dicho dispositivo (sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 62).

65 Además, por lo que respecta a una ventana de temperaturas análoga a la controvertida en el litigio principal, el Tribunal de Justicia ha declarado que, si bien es cierto que el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007 no impone formalmente otros requisitos para aplicar la excepción prevista en esa misma disposición, no es menos cierto que un dispositivo de desactivación diseñado para, en condiciones normales de circulación, funcionar la mayor parte del año con el fin de que el motor esté protegido contra averías o accidentes y de que se garantice el manejo seguro del vehículo sería manifiestamente contrario al objetivo perseguido por ese Reglamento, que solo admite excepciones a la citada disposición en circunstancias muy específicas, y socavaría desproporcionadamente el principio mismo de la limitación de las emisiones de NOx de los vehículos (sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 63).

66 De este modo, el Tribunal de Justicia llegó a la conclusión de que un dispositivo de desactivación de esta índole no puede estar justificado al amparo de dicha disposición. En efecto, admitir que tal dispositivo de desactivación pueda estar comprendido en la excepción establecida en la citada disposición implicaría que esta excepción resultaría aplicable la mayor parte del año en las condiciones reales de conducción que predominan en el territorio de la Unión, de suerte que la regla general de la prohibición de tales dispositivos de desactivación que contiene el referido artículo 5, apartado 2, primera frase, podría aplicarse en la práctica con menos frecuencia que la referida excepción (sentencia de 14 de julio de 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartados 64 y 65).

67 Corresponde al órgano jurisdiccional remitente llevar a cabo las apreciaciones fácticas necesarias para aplicar los requisitos recordados en los apartados 60 a 66 de la presente sentencia.

Cuestiones prejudiciales primera y segunda

68 Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, a las que procede responder de forma conjunta, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva marco, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, deben interpretarse en el sentido de que protegen, además de los intereses generales, los intereses particulares del comprador individual de un vehículo de motor frente al fabricante de este cuando dicho vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de esta última disposición.

69 De la petición de decisión prejudicial se desprende que estas cuestiones prejudiciales vienen motivadas por el hecho de que, según el órgano jurisdiccional remitente, el ejercicio, por parte del comprador individual de un vehículo automóvil no conforme con el Derecho de la Unión, del derecho a ser indemnizado previsto en el artículo 823, apartado 2, del BGB presupone la infracción de una ley destinada a proteger a otro.

70 Por lo que respecta al artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, es preciso recordar que el objetivo perseguido por este Reglamento consiste, como se deduce de sus considerandos 1 y 6, en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y, más concretamente, en reducir de forma considerable 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, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, apartado 43 y jurisprudencia citada]. La prohibición, en el artículo 5, apartado 2, primera frase, de dicho Reglamento, del uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones pretende precisamente limitar las emisiones de gases contaminantes y contribuir así al objetivo de protección medioambiental que persigue este mismo Reglamento [véase, en este sentido, la sentencia de 8 de noviembre de 2022, Deutsche Umwelthilfe (Homologación de tipo de vehículos de motor), C-873/19, EU:C:2022:857, apartado 57].

71 Por consiguiente, procede considerar que esta última disposición persigue, al igual que el Reglamento en el que se integra, un objetivo general consistente en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.

72 Como ha señalado el Abogado General en el punto 40 de sus conclusiones, la obligación de los fabricantes, establecida en el artículo 4, apartado 3, del Reglamento n.º 715/2007, de facilitar al comprador del vehículo, en el momento de la compra de este, un documento en el que se indiquen las cifras de emisiones de dióxido de carbono y el consumo de carburante se enmarca en la consecución de dicho objetivo general. En efecto, esta obligación tiene como finalidad, como puede deducirse del considerando 17 de dicho Reglamento, que los clientes y usuarios reciban una información objetiva y precisa sobre el carácter más o menos contaminante de los vehículos en el momento en que adoptan sus decisiones de compra.

73 Dicho esto, para responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda es preciso situar el Reglamento n.º 715/2007 en el contexto en el que se enmarca. A este respecto, el artículo 5 de este Reglamento no solo debe examinarse a la luz de las distintas disposiciones de dicho Reglamento, sino también del marco reglamentario de la homologación de vehículos de motor en la Unión en el que se incardina el propio Reglamento [véase, a este respecto, la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación de motor diésel), C-693/18, EU:C:2020:1040, apartado 75].

74 El artículo 3, punto 5, de la Directiva marco define la «homologación de tipo CE» de un vehículo de motor como 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 [esta Directiva marco] y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos IV u XI» de la citada Directiva marco. El referido anexo IV, titulado «Lista de actos reglamentarios que fijan requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», hacía referencia, en su parte I, titulada «Lista de actos reglamentarios para la homologación de tipo CE de vehículos fabricados en series ilimitadas», al Reglamento n.º 715/2007 en cuanto atañe a las «emisiones (Euro 5 y 6) vehículos ligeros/acceso a la información».

75 Debe recordarse igualmente que el artículo 4, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva marco disponía que los Estados miembros únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de aquellos vehículos que satisfagan los requisitos de esa misma Directiva marco.

76 Finalmente, el artículo 4, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 establece que los fabricantes deben demostrar que todos los vehículos nuevos vendidos, registrados o puestos en servicio en la Unión disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en ese mismo Reglamento y sus medidas de aplicación.

77 De las disposiciones mencionadas en los apartados 74 a 76 de la presente sentencia se deduce, por un lado, que los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva marco deben ser objeto de una homologación de tipo y, por otro lado, que esta homologación solo puede concederse si el tipo de vehículo en cuestión se ajusta a las disposiciones del Reglamento n.º 715/2007, en particular a las relativas a las emisiones, entre las que figura el artículo 5 de este Reglamento (sentencia de 14 de julio de 2022, Porsche Inter Auto y Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, apartado 52).

78 Además de estos requisitos relativos a la homologación de tipo CE que incumben a los fabricantes, estos también están obligados a entregar al comprador individual de un vehículo un certificado de conformidad. En efecto, según el artículo 18, apartado 1, de la Directiva marco, el fabricante, en su calidad de titular de la homologación CE de tipo de vehículo, debe entregar 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.

79 Pues bien, de conformidad con el artículo 26, apartado 1, de la citada Directiva marco, ese certificado es obligatorio para la matriculación y la venta o la puesta en servicio de un vehículo. Esta obligación se explica por el hecho de que dicho certificado, según la definición que de él se da en el artículo 3, punto 36, de la referida Directiva marco, es «expedido por el fabricante [para certificar] que un vehículo perteneciente a la serie del tipo homologado con arreglo a lo dispuesto en la [misma Directiva marco] cumple todos los actos reglamentarios en el momento de su fabricación».

80 Por otra parte, además del objetivo del establecimiento y funcionamiento de un mercado interior caracterizado por una competencia leal entre los fabricantes que persigue el artículo 46 de la Directiva marco, las sanciones previstas en dicho artículo deben asimismo garantizar que el comprador de un vehículo esté en posesión de un certificado de conformidad que le permita, de acuerdo con el anexo IX de esta Directiva marco, matricularlo en cualquier Estado miembro sin necesidad de proporcionar documentación técnica adicional (sentencia de 4 de octubre de 2018, Comisión/Alemania, C-668/16, EU:C:2018:802, apartado 87).

81 Cuando adquiere un vehículo perteneciente a la serie de un tipo de vehículo homologado y que, por tanto, dispone de un certificado de conformidad, el comprador individual 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 (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de julio de 2022, Porsche Inter Auto y Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, apartado 54).

82 Por consiguiente, de las disposiciones de la Directiva marco mencionadas en los apartados 78 a 80 de la presente sentencia resulta que esta establece un vínculo directo entre el fabricante de automóviles y el comprador individual de un vehículo de motor que tiene por objeto garantizarle que dicho vehículo cumple la legislación pertinente de la Unión. En particular, dado que el fabricante de un vehículo debe respetar los requisitos que se derivan del artículo 5 del Reglamento n.º 715/2007 al entregar el certificado de conformidad al comprador individual de dicho vehículo para la matriculación y la venta o la puesta en servicio de ese vehículo, el referido certificado

permite proteger al comprador frente al incumplimiento, por parte del referido fabricante, de su obligación de comercializar vehículos que sean conformes con la citada disposición.

83 Pues bien, 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 programa informático mencionado en el apartado 24 de la presente sentencia. A este respecto, la Directiva marco 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 del Reglamento n.º 715/2007, no se descubre hasta después de la homologación. Así, el artículo 8, apartado 6, de esta Directiva marco 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 marco 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 puede decidir, si fuera necesario, en consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo CE (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de julio de 2022, Porsche Inter Auto y Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, apartado 56). Por último, el artículo 30, apartado 1, de la misma Directiva marco establecía 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.

84 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. Teniendo en cuenta la norma que establece el artículo 26, apartado 1, de la Directiva marco, esta ilicitud puede, en particular, crear incertidumbre acerca de la posibilidad de matricular, vender o poner en servicio ese mismo vehículo y, a largo plazo, perjudicar al comprador de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación ilícito.

85 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva marco, en relación con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, deben interpretarse en el sentido de que protegen, además de los intereses generales, los intereses particulares del comprador individual de un vehículo de motor frente al fabricante de este cuando dicho vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de esta última disposición.

Cuestiones prejudiciales tercera y cuarta

86 En vista de la respuesta dada a las cuestiones prejudiciales primera y segunda, no procede responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta.

Cuestiones prejudiciales quinta y sexta

87 Mediante sus cuestiones prejudiciales quinta y sexta, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que, en el contexto del resarcimiento del daño causado 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, se opone a que la ventaja obtenida por la utilización efectiva de dicho vehículo se compense con el reembolso del precio de compra de ese mismo vehículo y, si la respuesta es negativa, a que tal ventaja se calcule sobre la base del precio de compra íntegro del citado vehículo.

88 A este respecto, debe señalarse que, como se desprende de la respuesta a las cuestiones prejudiciales primera y segunda, los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva marco, 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.

89 Así, de estas disposiciones se desprende 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 un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del citado Reglamento.

90 Además, como ya se ha señalado, en esencia, en el apartado 80 de la presente sentencia, corresponde a los Estados miembros, en virtud del artículo 46 de la Directiva marco, determinar las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de sus disposiciones. Dichas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Por lo demás, conforme al artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007, 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.

91 En estas circunstancias, debe hacerse constar que de los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva marco, 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.

92 A falta de disposiciones del Derecho de la Unión que regulen los criterios de obtención de una indemnización por parte de los compradores afectados por la adquisición de tales vehículos, corresponde a cada Estado miembro determinar dichos criterios.

93 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, del Reglamento n.º 715/2007.

94 Con esta salvedad, conviene recordar que los órganos jurisdiccionales nacionales están legitimados para velar por que la protección de los derechos garantizados por el ordenamiento jurídico de la Unión no produzca un enriquecimiento injusto de los beneficiarios (sentencia de 25 de marzo de 2021, Balgarska Narodna Banka, C-501/18, EU:C:2021:249, apartado 125).

95 En el presente asunto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si la compensación de la ventaja obtenida por la utilización efectiva del vehículo de que se trata garantiza un resarcimiento adecuado al comprador afectado, siempre que se demuestre que ha sufrido un perjuicio derivado de la instalación en ese vehículo de un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

96 En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales quinta y sexta que el Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que, a falta de disposiciones de este Derecho en la materia, corresponde al Derecho del Estado miembro de que se trate determinar las normas relativas al resarcimiento del daño efectivamente causado 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, siempre que el resarcimiento sea adecuado al perjuicio sufrido.

Costas

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

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) 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

protegen, además de los intereses generales, los intereses particulares del comprador individual de un vehículo de motor frente al fabricante de este cuando dicho vehículo está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido de esta última disposición.

2) El Derecho de la Unión debe interpretarse en el sentido de que, a falta de disposiciones de este Derecho en la materia, corresponde al Derecho del Estado miembro de que se trate determinar las normas relativas al resarcimiento del daño efectivamente causado 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, siempre que el resarcimiento sea adecuado al perjuicio sufrido.

Firmas