



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. ATHANASIOS RANTOS

presentadas el 2 de junio de 2022¹

Asunto C-100/21

QB

contra

Mercedes-Benz Group AG, anteriormente Daimler AG

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania)]

«Procedimiento prejudicial — Aproximación de las legislaciones — Directiva 2007/46/CE — Homologación de los vehículos de motor — Artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 — Reglamento (CE) n.º 715/2007 — Artículo 5, apartado 2 — Motor diésel — Emisión de contaminantes — Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno limitadas por una “ventana térmica” — Dispositivo de desactivación — Protección de los intereses de un adquirente individual de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido — Derecho a reclamar una indemnización al fabricante del vehículo en concepto de responsabilidad civil extracontractual — Método de cálculo de la indemnización — Principio de efectividad — Artículo 267 TFUE — Facultad de un juez único de plantear una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia»

I. Introducción

1. La presente petición de decisión prejudicial se enmarca en el contexto de los asuntos sometidos al Tribunal de Justicia que versan sobre la inobservancia de las disposiciones de Derecho de la Unión relativas a las emisiones de gases contaminantes, en particular de óxidos de nitrógeno (NOx), por vehículos diésel. En concreto, a este respecto, el Tribunal de Justicia ya se ha pronunciado en la sentencia de 17 de diciembre de 2020, CLCV y otros (Dispositivo de desactivación instalado en motores diésel) (C-693/18, en lo sucesivo, «sentencia CLCV», EU:C:2020:1040), sobre la definición de «dispositivo de desactivación» en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007,² y sobre los requisitos de autorización de dicho dispositivo, a la vista del artículo 5, apartado 2, letra a), del citado Reglamento. Además, los asuntos C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, y C-145/20, Porsche Inter Auto y

¹ Lengua original: francés.

² Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008 (DO 2008, L 199, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 715/2007»).

Volkswagen, en los que presenté conclusiones comunes el 23 de septiembre de 2021,³ versan sobre la conformidad con el Derecho de la Unión de una «ventana térmica» establecida por el programa informático incorporado en el calculador de control con el que van equipados los vehículos en cuestión.

2. En el presente asunto, el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania) pregunta al Tribunal de Justicia si la Directiva 2007/46/CE,⁴ en relación con el Reglamento n.º 715/2007, confiere al adquirente individual de un vehículo que no respeta los límites de emisión de NOx establecidos por dicho Reglamento el derecho a reclamar una indemnización, en concepto de responsabilidad civil extracontractual, al fabricante del vehículo y, en caso de respuesta afirmativa, qué método de cálculo de la indemnización deben fijar los Estados miembros para ajustarse al Derecho de la Unión.

3. Dicho órgano jurisdiccional también pretende saber si el artículo 267 TFUE se opone a una normativa nacional en virtud de la cual el juez único competente para resolver el litigio puede plantear una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia solamente en el supuesto de que haya planteado previamente dicho litigio a una Sala de lo Civil que haya decidido no hacerse cargo de él.

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

1. Reglamento n.º 715/2007

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

«(1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. [...] Por lo tanto, 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. [...]»

³ Conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758). En el momento de la redacción de las presentes conclusiones, el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado todavía en estos asuntos.

⁴ Directiva 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 (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017 (DO 2017, L 175, p. 1) (en lo sucesivo, «Directiva 2007/46»).

5. El artículo 1 de este Reglamento, titulado «Objeto», estipula en su apartado 1:

«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.»

6. El artículo 3 de dicho Reglamento, titulado «Definiciones», dispone lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento y sus medidas de ejecución, 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;

[...]».

7. El artículo 5 del mismo Reglamento, titulado «Requisitos y ensayos», dispone en sus apartados 1 y 2:

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

[...]».

2. Directiva 2007/46

8. El artículo 1 de la Directiva 2007/46,⁵ titulado «Objeto», dispone:

«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

⁵ La Directiva 2007/46 ha sido 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 efecto a partir del 1 de septiembre de 2020, en virtud del artículo 88 de dicho Reglamento. Sin embargo, teniendo en cuenta la fecha en que se produjeron los hechos del presente asunto, la Directiva 2007/46 sigue siendo aplicable al litigio principal.

unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con el fin de facilitar su matriculación, venta y puesta en servicio dentro de la [Unión].

[...]

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.»

9. El artículo 18 de esta Directiva, titulado «Certificado de conformidad», establece en su apartado 1:

«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.

[...]»

10. El artículo 26 de dicha Directiva, titulado «Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos», estipula lo siguiente en su apartado 1:

«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.

[...]»

11. El artículo 46 de esta misma Directiva, titulado «Sanciones», está redactado en los términos siguientes:

«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.»

B. Derecho alemán

12. El artículo 823 del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»), titulado «Obligación de resarcimiento», dispone:

«(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.»

13. El artículo 826 del BGB, titulado «Daño doloso contrario a las buenas costumbres», dispone:

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

14. El artículo 6 del Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [Decreto relativo a la homologación CE de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Decreto relativo a la homologación CE de los vehículos de motor)],⁶ de 3 de febrero de 2011, titulado «Certificado de conformidad y marcado», está redactado, en su apartado 1, en los términos siguientes:

«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.»

15. El artículo 27 de dicho Decreto, titulado «Matriculación y venta», dispone en su apartado 1:

«Los vehículos, unidades técnicas independientes o componentes nuevos que requieran un certificado de conformidad con arreglo al anexo IX de la Directiva [2007/46], al anexo IV de la Directiva 2002/24/CE⁷ o al anexo III de la Directiva 2003/37/CE⁸ 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].»

16. El artículo 348 de la Zivilprozessordnung (Ley de Enjuiciamiento Civil; en lo sucesivo, «ZPO»), titulado «Juez único inicial», tiene la siguiente redacción:

«(1) La Sala de lo Civil resolverá por medio de uno de sus miembros en condición de juez único. Lo anterior no se aplicará cuando

[...]

(3) El juez único planteará el asunto 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.

⁶ BGBl. 2011 I, p. 126.

⁷ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo (DO 2002, L 124, p. 1).

⁸ Directiva 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).

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, una vez oídas las partes. Queda excluida la devolución del asunto al juez único.

[...]»

III. Litigio principal, cuestiones prejudiciales y procedimiento ante el Tribunal de Justicia

17. El 20 de marzo de 2014, QB compró a Auto Y GmbH un automóvil de segunda mano marca Mercedes-Benz, modelo C 220 CDI, con un kilometraje de 28 591 km, por un precio de 29 999 euros (en lo sucesivo, «vehículo de que se trata»). Dicho vehículo, comercializado por el fabricante de automóviles Daimler AG y matriculado por vez primera el 15 de marzo de 2013, está equipado con un motor diésel de generación Euro 5 y especificación OM 651.

18. El citado vehículo incorpora un programa informático de control del motor que establece una ventana térmica (en lo sucesivo, «programa informático controvertido»), en virtud de la cual se reduce el porcentaje de recirculación de los gases de escape cuando las temperaturas exteriores son más bajas (en lo sucesivo, «ventana térmica en cuestión»), lo cual tiene como consecuencia un aumento de las emisiones de NOx. La temperatura exterior exacta a partir de la cual se produce la reducción del porcentaje de recirculación de los gases de escape y el alcance de esta reducción son objeto de debate entre las partes del asunto principal.

19. QB interpuso una demanda contra Mercedes-Benz Group AG ante el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg), el órgano jurisdiccional remitente, en la que alegaba que el programa informático controvertido contiene, además de la ventana térmica en cuestión, otros dispositivos de desactivación prohibidos, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, que reducen la eficacia de los sistemas de control de las emisiones de contaminantes en condiciones de conducción reales en carretera. Adujo que Mercedes-Benz Group lo engañó dolosamente a este respecto, de forma contraria a las buenas costumbres, y que esta sociedad está obligada a resarcir el daño causado. QB añadió que, habida cuenta del comportamiento doloso de Mercedes-Benz Group, no se adeudaba compensación alguna por la utilización del vehículo de que se trata. No obstante, como medida precautoria, afirma que está dispuesto a abonar una compensación por la utilización del vehículo, cuyo importe deja a la apreciación del órgano jurisdiccional remitente, por los kilómetros recorridos. QB consideraba que esta compensación debía basarse en un porcentaje de, como máximo, el 75 % del precio de compra debido a la presencia de un sistema de control de las emisiones de contaminantes defectuoso.

20. Según Mercedes-Benz Group, de la sentencia CLCV se desprende que constituye un dispositivo de desactivación, en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007, únicamente un sistema que permita detectar las condiciones características de la prueba de homologación relativa a las emisiones de contaminantes, que se realiza en laboratorio, y reducir las emisiones de NOx mediante su manipulación al único efecto del procedimiento de homologación de tipo CE. Pues bien, tal sistema no se encuentra en el vehículo de que se trata.

21. Mercedes-Benz Group no ha negado que la cuota de recirculación de los gases de escape se reduce ya a partir de una temperatura exterior superior a 0 grados Celsius. Afirma que, si la recirculación plena se produjera a temperaturas exteriores bajas, se produciría una condensación de los componentes de los gases de escape que daría lugar a diversos depósitos indeseables en el

motor, y el funcionamiento continuado de este en tal estado podría causar daños permanentes. Así, para proteger el motor, es necesario reducir la recirculación de gases de escape en función de la temperatura exterior. Se trata, en su opinión, de un procedimiento industrial, utilizado desde siempre por todos los fabricantes de automóviles, que tiene en cuenta las características físicas y técnicas de los motores de combustión interna. Mercedes-Benz Group ha añadido que, aun suponiendo que ese proceso constituya un dispositivo de desactivación en el sentido del Reglamento n.º 715/2007, su comportamiento no es contrario a las buenas costumbres, al tiempo que alega que se basa en un entendimiento exacto, o cuando menos justificable, de las normas establecidas por el Derecho de la Unión en materia de emisiones.

22. Con carácter subsidiario, Mercedes-Benz Group alega que QB no ha sufrido ningún perjuicio, debido a que el vehículo de que se trata disponía de una homologación de tipo CE válida, podía utilizarse sin restricciones y no ha sufrido ninguna disminución de valor. Además, en el marco de un servicio ofrecido con carácter gratuito, desarrolló y puso a disposición de QB una actualización del programa informático controvertido para el vehículo de que se trata.

23. El órgano jurisdiccional remitente subraya que, según su apreciación provisional, la ventana térmica en cuestión constituye un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 2, de este, a la luz de la sentencia CLCV. Sin embargo, en su opinión, Mercedes-Benz Group no ha actuado de forma contraria a las buenas costumbres, lo cual presupone una conducta particularmente reprochable, debiendo apreciarse la intención, el objetivo, los medios y las consecuencias, a tal respecto, de forma exhaustiva. En este sentido, no cabe excluir, en su opinión, que, en el momento en que se comercializó el vehículo de que se trata, Mercedes-Benz Group no pretendía deliberadamente perjudicar a los compradores potenciales con su interpretación del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Por consiguiente, QB no tiene derecho a reclamar una indemnización basada en la responsabilidad civil extracontractual al amparo del artículo 826 del BGB.

24. En cambio, podría reconocerse a QB tal derecho a ser resarcido en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB, que contempla una mera negligencia. Sin embargo, esta disposición presupone la vulneración de una ley que tenga por objeto la protección de un tercero, lo cual, según la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania), significa que pretenda, cuando menos, proteger al particular o a un grupo de personas frente a la vulneración de un interés jurídico específico. Basta con que esta ley también tenga entre sus objetivos el de proteger el interés de un particular, aunque verse primordialmente sobre el interés general. Además, dicha disposición, según el órgano jurisdiccional remitente, implica que el peligro del que la ley pretende proteger al tercero se materialice en un perjuicio concreto y que la persona concretamente perjudicada quede comprendida en el ámbito de aplicación de la ley vulnerada. Por consiguiente, se suscita la cuestión de 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, tienen por objeto, además de proteger los intereses generales, proteger los intereses de un adquirente individual de un vehículo no conforme con el Derecho de la Unión, en particular cuando este está equipado con un dispositivo de desactivación prohibido con arreglo a dicho Reglamento.

25. En su opinión, en la jurisprudencia y la doctrina alemanas existen puntos de vista divergentes sobre estas cuestiones. A este respecto, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) considera que, si bien la información que figura en el certificado de conformidad previsto en la Directiva 2007/46 también hace referencia, en el plano personal, al adquirente

individual de un vehículo, no protege el derecho a la autodeterminación económica de este adquirente. Según otros órganos jurisdiccionales nacionales, 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, presentan rasgos de protección individual.

26. Según el órgano jurisdiccional remitente, aun suponiendo que estas disposiciones solo protejan intereses jurídicos generales y no los intereses de los adquirentes individuales, el principio de efectividad puede exigir que la actuación culposa —negligente o dolosa— de un fabricante de automóviles al comercializar vehículos equipados con un dispositivo de desactivación prohibido sea sancionada con la posibilidad de que el adquirente ejerza frente a dicho fabricante un derecho a ser resarcido basado en la responsabilidad civil extracontractual.

27. En el supuesto de que QB pudiera ejercitar un derecho a ser resarcido basado en el artículo 823, apartado 2, del BGB, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si es necesario, para dar un efecto práctico a las disposiciones de Derecho de la Unión aplicables, que la ventaja obtenida por la utilización del vehículo de que se trata no se compense con el derecho a indemnización o solo se compense en una medida limitada. Una vez más, esta cuestión ha sido objeto de interpretaciones divergentes en la jurisprudencia y la doctrina nacionales. A este respecto, el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) considera que, habida cuenta de la prohibición de enriquecimiento injustificado prevista en el Derecho nacional en materia de resarcimiento, la persona perjudicada no puede ser colocada en una posición más favorable que aquella en la que se encontraría sin el hecho dañoso y que deben compensarse con el derecho a indemnización únicamente las ventajas vinculadas a tal hecho, sin aliviar desproporcionadamente al autor del daño.

28. Por último, el órgano jurisdiccional remitente señala que, en virtud del artículo 348, apartado 3, puntos 1 y 2, de la ZPO, el juez inicial competente está obligado a plantear el asunto a una Sala de lo Civil para que esta se haga cargo de él si existen dificultades especiales de naturaleza fáctica o si el asunto reviste una importancia fundamental.⁹ A su juicio, el juez único no dispone a este respecto de ninguna facultad de apreciación. De la jurisprudencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) se desprende que únicamente si la Sala de lo Civil rechazase hacerse cargo del asunto, dicho juez único podría plantear una petición de decisión prejudicial, con arreglo al principio constitucional del juez predeterminado por la ley que se establece en el artículo 101, apartado 1, segunda frase, de la Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Ley Fundamental de la República Federal de Alemania), de 23 de mayo de 1949.¹⁰

29. El órgano jurisdiccional remitente observa que, según la doctrina, el Derecho procesal nacional no debe menoscabar la posibilidad de plantear una petición de decisión prejudicial al amparo del artículo 267 TFUE, párrafo segundo, en particular cuando el órgano jurisdiccional en cuestión considere que la apreciación jurídica del tribunal superior podría conducir a una decisión contraria al Derecho de la Unión. Por tanto, del artículo 267 TFUE, párrafo segundo, parece desprenderse que el artículo 348, apartado 3, puntos 1 y 2, de la ZPO no es aplicable a las resoluciones de remisión dictadas por el juez único inicial. En el presente asunto, si bien no se ha declarado expresamente la primacía del Derecho de la Unión sobre el Derecho procesal nacional, la competencia del juez único solo podría impugnarse mediante la interposición de un recurso.

⁹ En sus observaciones escritas, QB ha subrayado que la jurisprudencia nacional se interpreta en el sentido de que la cuestión prejudicial planteada al Tribunal de Justicia guarda relación con un aspecto que tiene una «importancia fundamental».

¹⁰ BGBl. 1949, p. 1.

30. 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) ¿Tienen 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], 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 comprar 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?»

31. Han presentado observaciones escritas QB, Mercedes-Benz Group y la Comisión Europea. Estas partes, así como el Gobierno alemán, también formularon observaciones orales en la vista de 8 de marzo de 2022.

IV. Análisis

A. Observaciones preliminares

32. El órgano jurisdiccional remitente señala que, según su apreciación provisional, la ventana térmica en cuestión constituye un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento. Afirma que, si bien la eficacia del sistema de control de las emisiones de contaminantes se reduce ya a partir de una temperatura exterior superior a 0 grados Celsius, esta situación está comprendida en 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. El órgano jurisdiccional remitente añade que el hecho de que la ventana térmica en cuestión no permita detectar los parámetros de la prueba de homologación para comprobar el nivel de emisiones de contaminantes tiene escasa relevancia, ya que este elemento no se exige ni en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 ni en la sentencia CLCV. Además, esta ventana no está autorizada con carácter excepcional sobre la base del artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento, pues dicha sentencia ha señalado que únicamente los riesgos de daños inmediatos que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo pueden justificar el uso de un dispositivo de desactivación.¹¹ Pues bien, en el presente asunto, según el órgano jurisdiccional remitente, Mercedes-Benz Group alega que la ventana térmica en cuestión tiene por objetivo impedir que se produzcan depósitos indeseables en el motor, es decir, proteger este contra el desgaste, lo cual, según dicho órgano jurisdiccional, no parece cumplir los estrictos requisitos establecidos por el Tribunal de Justicia para que un dispositivo de desactivación sea legal.

33. A este respecto, ha de señalarse que, en la sentencia CLCV, el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007 debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo que detecta todos los parámetros vinculados a los procedimientos de homologación

¹¹ Véase la sentencia CLCV, apartado 114.

previstos en el citado Reglamento a efectos de mejorar el rendimiento, durante esos procedimientos, del sistema de control de las emisiones con el fin de obtener la homologación del vehículo es un «dispositivo de desactivación» en el sentido de esa disposición, incluso cuando esa mejora también pueda apreciarse, de forma puntual, en condiciones normales de utilización del vehículo.¹² Por otro lado, el Tribunal de Justicia precisó que el artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento debe interpretarse en el sentido de que un dispositivo de desactivación que mejora sistemáticamente el rendimiento del sistema de control de las emisiones de los vehículos durante los procedimientos de homologación para respetar los límites de emisiones establecidos en dicho Reglamento y obtener así la homologación de tales vehículos no puede estar comprendido en la excepción a la prohibición de dichos dispositivos que prevé esa disposición, relativa a la protección del motor contra averías o accidentes y al manejo seguro del vehículo, aunque dicho dispositivo contribuya a prevenir el envejecimiento o deterioro del motor.¹³

34. El asunto que dio lugar a la sentencia CLCV versaba sobre vehículos dotados de un programa informático que permitía modificar el sistema de control de las emisiones de gases contaminantes en función de las condiciones de conducción.¹⁴ En efecto, este programa informático permitía detectar los parámetros correspondientes a los de la prueba de homologación relativa a las emisiones de contaminantes que se realiza en laboratorio.

35. A diferencia del citado asunto, relativo a un «sistema de conmutación», los asuntos C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, y C-145/20, Porsche Inter Auto y Volkswagen, versan sobre una ventana térmica, al igual que el asunto principal. En mis conclusiones comunes presentadas en esos tres asuntos¹⁵ propuse al Tribunal de Justicia que declarase que el artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007, en relación con el artículo 5, apartado 1, de este Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que constituye un «dispositivo de desactivación» un dispositivo que, en condiciones reales de conducción de un vehículo de motor, solo garantiza plenamente la recirculación de los gases de escape cuando prevalecen temperaturas exteriores de entre 15 y 33 grados Celsius y la altitud de circulación es inferior a 1 000 metros, mientras que fuera de dicha ventana, en un intervalo de 10 grados Celsius, y por encima de los 1 000 metros, en un intervalo de 250 metros de altitud, la cuota de recirculación de los gases de escape se ve reducida de un modo lineal a 0, de modo que se produce un incremento de las emisiones de NOx que rebasa los valores límite previstos en el citado Reglamento.¹⁶

36. En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente señala que la temperatura exterior exacta a partir de la cual se produce una reducción de la cuota de recirculación de los gases de escape y la medida de tal reducción son objeto de debate entre las partes del asunto principal. Es al órgano jurisdiccional remitente, único competente para comprobar y apreciar los hechos del litigio principal, al que corresponde examinar las condiciones en las que funciona la ventana térmica en cuestión. Como ya señalé en mis conclusiones,¹⁷ conforme a los datos oficiales, la temperatura media anual en Alemania fue de 9,6 grados Celsius durante el año 2017, de 10,4 grados Celsius durante el año 2018 y de 10,2 grados Celsius en 2019. A la vista de estos datos y de la temperatura media anual en los demás Estados miembros de la Unión,¹⁸ corresponde al

¹² Sentencia CLCV, apartado 102.

¹³ Sentencia CLCV, apartado 115.

¹⁴ Sentencia CLCV, apartado 2.

¹⁵ Véase el punto 1 de las presentes conclusiones.

¹⁶ Punto 104 de dichas conclusiones.

¹⁷ Véase el punto 100 de mis conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758).

¹⁸ Véase también el punto 100 de dichas conclusiones.

órgano jurisdiccional remitente comprobar si, tal como considera, el programa informático controvertido reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones de contaminantes en «condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo». En caso de respuesta afirmativa, este programa informático constituiría un «dispositivo de desactivación» en el sentido del artículo 3, punto 10, del Reglamento n.º 715/2007.

37. De ser así, comparto la tesis del órgano jurisdiccional remitente de que este dispositivo no puede estar justificado al amparo del artículo 5, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento si su único objetivo es prevenir el envejecimiento o deterioro del motor.¹⁹ A mi parecer, únicamente en el caso de que los depósitos que se formen con ocasión de la recirculación de los gases de escape den lugar a un mal funcionamiento que pueda crear riesgos súbitos e inmediatos de daños en el propio motor que generen un peligro concreto durante la conducción del vehículo, sin que un mantenimiento periódico y adecuado de dicho vehículo pueda evitarlos, tal dispositivo de desactivación podría quedar comprendido en el citado artículo 5, apartado 2, letra a).²⁰ Una vez más, corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si podría producirse tal mal funcionamiento.

38. En el supuesto de que dicho órgano jurisdiccional, una vez realizadas estas comprobaciones, confirme su apreciación de que la ventana térmica en cuestión constituye un dispositivo de desactivación prohibido, en el sentido del artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 715/2007, se plantea la cuestión del derecho a una indemnización que podría reclamar el comprador de un vehículo dotado de tal dispositivo, que es objeto de las seis primeras cuestiones prejudiciales.

B. Sobre las cuestiones prejudiciales primera y segunda

39. Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar de forma conjunta, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46 deben interpretarse en el sentido de que protegen los intereses de un adquirente individual de un vehículo de motor, en particular el interés en no adquirir un vehículo cuando este esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

40. A este respecto, ha de señalarse que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, de los considerandos 1, 5 y 6 del Reglamento n.º 715/2007 se desprende que el objetivo que persigue este último consiste en asegurar un elevado nivel de protección medioambiental y mejorar la calidad del aire en la Unión.²¹ Este Reglamento menciona una sola vez los términos «cliente» y «usuario», a saber, en el considerando 17, según el cual «es necesario que los *clientes* y *usuarios* reciban una información objetiva y precisa»²² sobre el consumo de carburante y las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos. Por otro lado, el artículo 4, apartado 3, de dicho Reglamento dispone que «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

¹⁹ Véase, en este sentido, la sentencia CLCV, apartado 115.

²⁰ Véanse, en este sentido, los puntos 125 y 126 de mis conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758).

²¹ Véase la sentencia CLCV, apartados 86, 87 y 113.

²² El subrayado es mío.

vehículo en el momento de la compra».²³ Se trata aquí también de la única referencia al «comprador» en el conjunto del mismo Reglamento. Por consiguiente, el Reglamento n.º 715/2007 prevé obligaciones concretas de información al cliente y al comprador relativas al consumo del vehículo de que se trate, con vistas a permitirles decidir, con pleno conocimiento de causa, si adquirir o no dicho vehículo. No obstante, resulta que estas obligaciones de información se enmarcan en el contexto del objetivo perseguido por dicho Reglamento de asegurar un elevado nivel de protección medioambiental mediante la reducción de las emisiones de contaminantes. Más allá de tales obligaciones, este Reglamento no establece un vínculo explícito entre el fabricante de automóviles y el adquirente individual de un vehículo con vistas a proteger los intereses de este último.

41. En este sentido, el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007 dispone que el fabricante equipará los vehículos de manera que los componentes que puedan afectar a las emisiones estén diseñados, contruidos y montados de modo que tales vehículos, funcionando normalmente, cumplan lo dispuesto en este Reglamento y sus medidas de aplicación, y que, salvo excepciones, estará prohibido el uso de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de los sistemas de control de las emisiones. Así, estas disposiciones afectan únicamente a los fabricantes. Por consiguiente, comparto la tesis de la Comisión según la cual este Reglamento, en cuanto tal, y, en particular, su artículo 5, apartados 1 y 2, no está dirigido directamente a proteger los intereses de un adquirente individual de un vehículo de motor equipado con un dispositivo de desactivación prohibido.

42. Sin embargo, para responder a las dos primeras cuestiones prejudiciales planteadas, ha de ubicarse el Reglamento n.º 715/2007 en su contexto. En efecto, la Directiva 2007/46, que es una Directiva por la que se crea un *marco* para la homologación de los vehículos de motor, es el acto de base respecto a este Reglamento. Como dispone el considerando 3 de esta Directiva, los actos reglamentarios que definan los requisitos técnicos aplicables deben tener como objetivo primario garantizar un elevado nivel de seguridad vial, protección de la salud y del medio ambiente, eficiencia energética y protección contra usos no autorizados. Sin embargo, a mi juicio, contrariamente a cuanto sostienen Mercedes-Benz Group y el Gobierno alemán, de las disposiciones de la citada Directiva se desprende que está igualmente dirigida a proteger los intereses de un adquirente individual de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido.

43. En efecto, el artículo 3, punto 5, de la Directiva 2007/46 define la «homologación de tipo CE» 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 la presente Directiva y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos IV u XI» de dicha Directiva. Este anexo IV, titulado «Requisitos para la homologación de tipo CE de vehículos», hace referencia, en su parte I, titulada «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 V y Euro VI) de los vehículos ligeros/acceso a la información».

44. Por lo demás, como dispone el artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2007/46, «el fabricante será responsable, ante la autoridad de homologación, de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y de garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participe o no directamente en todas las fases de fabricación de un

²³ El subrayado es mío.

vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente». Por consiguiente, el fabricante, cuando solicita la homologación de tipo CE de vehículos, está obligado a cumplir el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

45. Si bien es necesario el cumplimiento de estos requisitos a efectos de la homologación de tipo CE, ha de subrayarse que este cumplimiento se extiende igualmente al adquirente individual de un vehículo, *por medio del certificado de conformidad*. Este último se define en el artículo 3, punto 36, de la Directiva 2007/46 como «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». Este anexo IX, titulado «Certificado de conformidad CE», contiene un punto 0, titulado «Objetivos», según el cual 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 en el momento de su fabricación.²⁴ Por consiguiente, la Directiva 2007/46, a diferencia del Reglamento n.º 715/2007, establece un *vínculo explícito* entre el fabricante de automóviles y el adquirente individual de un vehículo, para garantizar a este que el vehículo comprado se ajusta a la normativa de la Unión aplicable.

46. En este contexto, el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46 dispone que el fabricante, en su calidad de titular de una homologación de tipo CE de un vehículo, debe entregar un certificado de conformidad que acompañará a cada vehículo que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado. Este documento es obligatorio para la matriculación o la venta, con arreglo al artículo 26, apartado 1, de dicha Directiva. Además, el artículo 46 de la citada Directiva dispone que los Estados miembros deben determinar las sanciones aplicables por el incumplimiento de lo dispuesto en esta misma 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 de la Directiva 2007/46, y tomarán todas las medidas necesarias para su aplicación. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, este artículo 46 persigue principalmente el objetivo del establecimiento y funcionamiento de un mercado interior caracterizado por una competencia leal entre los fabricantes y que, además de este objetivo, las sanciones previstas en dicho artículo 46 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, matricularlo en cualquier Estado miembro sin necesidad de proporcionar documentación técnica adicional.²⁵

47. De estas diversas disposiciones de la Directiva 2007/46 se desprende que, en el marco de una homologación de tipo CE, el fabricante debe cumplir, en particular, los requisitos relativos a los dispositivos de desactivación mencionados en el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007. Únicamente en este caso podrá este fabricante entregar al comprador de un vehículo un certificado de conformidad, lo que permitirá al comprador matricular o vender el vehículo. Dicho certificado, que constituye una garantía, está dirigido, pues, a proteger al comprador frente al incumplimiento por el fabricante de su obligación de comercializar vehículos conformes con las disposiciones reglamentarias de la Unión aplicables.

48. Ahora bien, la homologación de tipo CE puede haberse obtenido, por ejemplo, porque la autoridad de homologación no tenía conocimiento de la existencia de un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento

²⁴ A la luz del tenor de esta disposición, no comparto la posición expresada por Mercedes-Benz Group en la vista según la cual no es el comprador el destinatario del certificado de conformidad.

²⁵ Sentencia de 4 de octubre de 2018, Comisión/Alemania (C-668/16, EU:C:2018:802), apartado 87.

n.º 715/2007.²⁶ Además, puede igualmente ocurrir que el vehículo de que se trate no se corresponda con el tipo homologado. En el contexto de la venta individual de un vehículo equipado con tal dispositivo prohibido, dicho vehículo no dispone de un certificado de conformidad exacto y, por tanto, con arreglo al artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46, no podría ser matriculado ni ser objeto de reventa. En tal situación, no habrán quedado protegidos los intereses del comprador de tal vehículo, lo cual entraña un perjuicio para este.

49. Por otra parte, como ha señalado el Tribunal de Justicia, el comprador sufre un perjuicio material resultante de una pérdida de valor del vehículo de que se trate derivado del hecho de que, con la revelación de la instalación del programa informático que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape, el pago efectuado para la adquisición del vehículo tiene como contrapartida un vehículo que adolece de un vicio y, por tanto, que tiene un valor menor.²⁷ La posesión de un vehículo que no cumple las disposiciones de Derecho de la Unión en materia de protección medioambiental, por emisiones de gases contaminantes que rebasan los valores límite fijados, también causa, a mi juicio, un daño moral a este comprador.

50. En estas circunstancias, propongo que se responda a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46 deben interpretarse en el sentido de que protegen los intereses de un adquirente individual de un vehículo de motor, en particular el interés en no adquirir un vehículo cuando este esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.

C. Sobre las cuestiones prejudiciales tercera a sexta

51. Mediante las cuestiones prejudiciales tercera a sexta, que procede examinar de forma conjunta,²⁸ el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la Directiva 2007/46 debe interpretarse en el sentido de que obliga a los Estados miembros a establecer que el comprador de un vehículo tendrá derecho a reclamar una indemnización al fabricante de automóviles en el supuesto de que dicho vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 y, en caso de respuesta afirmativa, en qué medida estos Estados deben permitir que se compense la ventaja obtenida por la utilización efectiva de dicho vehículo con el importe de la indemnización.

52. Con carácter preliminar, ha de observarse que QB presentó la demanda contra Mercedes-Benz Group, esto es, el fabricante, y no contra la persona que le vendió este vehículo de segunda mano. Por consiguiente, la Directiva 1999/44/CE,²⁹ que versa sobre las relaciones entre el consumidor y el vendedor, no puede aplicarse en un asunto como el del litigio principal. Por otro lado, QB no ha invocado la Directiva 2005/29/CE,³⁰ relativa a las prácticas comerciales

²⁶ Véase, en este sentido, el punto 149 de mis conclusiones presentadas en los asuntos GSMB Invest, Volkswagen y Porsche Inter Auto y Volkswagen (C-128/20, C-134/20 y C-145/20, EU:C:2021:758).

²⁷ Véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534), apartado 34.

²⁸ El órgano jurisdiccional remitente señala que plantea la tercera cuestión prejudicial en caso de respuesta negativa a la primera. Además, la cuarta cuestión prejudicial es una subcuestión de la tercera. No obstante, con vistas a dar una respuesta útil a dicho órgano jurisdiccional, abordaré conjuntamente todas las cuestiones relativas al derecho a indemnización y al alcance de este.

²⁹ Directiva 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).

³⁰ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, que modifica la Directiva 84/450/CEE del Consejo, las Directivas 97/7/CE, 98/27/CE y 2002/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo («Directiva sobre las prácticas comerciales desleales») (DO 2005, L 149, p. 22).

desleales, sino que se ha basado en la responsabilidad civil extracontractual, tal como se establece en las disposiciones del BGB. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente pretende saber en qué medida la normativa nacional se ajusta al Derecho de la Unión en cuanto atañe al derecho a obtener una indemnización y al método de cálculo de esta.

53. En lo tocante a la responsabilidad civil extracontractual, de la respuesta que propongo dar a las dos primeras cuestiones prejudiciales se desprende que la Directiva 2007/46 crea derechos en beneficio del comprador en sus relaciones con el fabricante cuando ha adquirido un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Por otro lado, el artículo 46 de esta Directiva establece que los Estados miembros deben determinar las sanciones aplicables por el incumplimiento de lo dispuesto en los actos reglamentarios enumerados en la parte I del anexo IV de dicha Directiva y tomar todas las medidas necesarias para su aplicación mediante sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.³¹ Este artículo se aplica, pues, a la situación en la que, a efectos de una homologación de tipo CE, los vehículos de que se trate están equipados con un dispositivo de desactivación prohibido, infringiendo el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007.³²

54. Por consiguiente, estas sanciones deben redundar en beneficio no solamente del Estado miembro afectado, en el marco de la homologación de tipo CE, sino también del adquirente individual de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido. Dicho con otras palabras, la Directiva 2007/46 obliga a los Estados miembros a establecer que el comprador de un vehículo pueda reclamar una indemnización si el fabricante ha cometido una infracción consistente en comercializar tal vehículo. No obstante, esta Directiva establece únicamente que estos Estados deberán establecer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.³³

55. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, a falta de normativa del Derecho de la Unión, incumbe a los Estados miembros designar a los órganos jurisdiccionales competentes y configurar la regulación procesal de los recursos judiciales destinados a garantizar la salvaguardia de los derechos que el Derecho de la Unión confiere a los justiciables.³⁴ Así, sin perjuicio del derecho a indemnización basado directamente en el Derecho de la Unión cuando se cumplen los requisitos necesarios a estos efectos, procede determinar, en el marco del Derecho nacional en materia de responsabilidad, cómo debe repararse el perjuicio causado, entendiéndose que los requisitos establecidos por las legislaciones nacionales en materia de indemnización de daños deben permitir sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

56. En el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en primer lugar, si es conforme con el Derecho de la Unión que el adquirente de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación solo pueda ejercitar acciones de responsabilidad civil

³¹ En respuesta a una pregunta escrita del Tribunal de Justicia, el Gobierno alemán ha precisado la naturaleza de las diferentes sanciones aplicadas a nivel nacional en relación con el artículo 46 de la Directiva 2007/46 y con el artículo 13 del Reglamento n.º 715/2007.

³² Como señaló el Abogado General Mengozzi en sus conclusiones presentadas en el asunto Comisión/Alemania (C-668/16, EU:C:2018:230), punto 94, la obligación prevista en el artículo 46 de la Directiva 2007/46 de imponer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de lo dispuesto en esta Directiva debe aplicarse independientemente de la obligación que figura en los artículos 12 y 30 de dicha Directiva de restablecer la conformidad con el tipo homologado.

³³ En este mismo sentido, el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 715/2007 dispone que los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables por infracción por parte de los fabricantes de lo dispuesto en dicho Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación, debiendo las sanciones previstas ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

³⁴ Sentencia de 24 de febrero de 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113), apartado 63 y jurisprudencia citada. En sus observaciones escritas, Mercedes-Benz Group hace referencia en particular a la sentencia de 16 de febrero de 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128), apartados 49 a 60, para sostener que el adquirente del vehículo de que se trata no tiene derecho a indemnización. No obstante, me parece que el razonamiento seguido en esta sentencia apunta en la misma dirección que propongo en el presente asunto.

extracontractual contra el fabricante del vehículo en los casos en que este último haya causado un perjuicio intencionadamente a un tercero, de forma contraria a las buenas costumbres, en el sentido del artículo 826 del BGB.

57. A este respecto, de conformidad con el principio de efectividad,³⁵ corresponde a dicho órgano jurisdiccional examinar si los requisitos establecidos en el artículo 826 del BGB pueden hacer imposible en la práctica o excesivamente difícil el ejercicio del derecho a indemnización que confiere al adquirente de un vehículo la Directiva 2007/46. En caso de respuesta afirmativa, estas normas procesales nacionales no se ajustarían al Derecho de la Unión.

58. En este punto, he de señalar que, en su resolución, el órgano jurisdiccional remitente indicó que es poco probable que los requisitos establecidos en el artículo 826 del BGB, tal como son interpretados por los tribunales nacionales, sean conformes con el artículo 46 de la Directiva 2007/46, dado que solo cumplen tales requisitos supuestos excepcionales y que, de este modo, en el estado actual del Derecho, el fabricante no ha de temer que se interponga contra él una acción para obtener una indemnización, con la consecuencia de que no se incita en modo alguno a observar de forma escrupulosa las disposiciones de Derecho de la Unión para evitar arriesgarse a incurrir en responsabilidad civil extracontractual.³⁶

59. En el supuesto de que el órgano jurisdiccional remitente confirmase esta apreciación, debería, entonces, invocar el artículo 823, apartado 2, del BGB, cuya aplicación, según dicho tribunal, simplemente requiere que concurra una mera negligencia. Ha de observarse que, según ese órgano jurisdiccional, aun suponiendo que las disposiciones de Derecho de la Unión pertinentes solo estén dirigidas a proteger el interés general, es probable que solo se cumpliesen si la infracción por negligencia estuviera igualmente sancionada con la atribución a los adquirentes de un derecho a indemnización basado en la responsabilidad civil extracontractual de los fabricantes y si estos últimos debieran tener en cuenta de antemano tal posibilidad.

60. En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente pretende saber si, en el contexto del derecho a indemnización del comprador de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido, el Derecho de la Unión se opone a que la ventaja obtenida por la utilización efectiva de dicho vehículo se compense con el reembolso de su precio de compra.

61. Como se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, por lo que respecta a la forma y al método de cálculo de la reparación del daño, la reparación de los daños causados a los particulares por infracciones del Derecho de la Unión debe ser adecuada al perjuicio sufrido, de forma que permita garantizar la tutela efectiva de sus derechos.³⁷ Como ya se ha señalado, es el Derecho interno de los Estados miembros el que debe definir las reglas relativas al método de cálculo de la indemnización del perjuicio causado a un particular por la infracción de lo dispuesto en la Directiva 2007/46.³⁸ A este respecto, 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 injustificado de los beneficiarios de derechos.³⁹

³⁵ Sobre este principio, véase la sentencia de 6 de octubre de 2021, *Consorzio Italian Management y Catania Multiservizi* (C-561/19, EU:C:2021:799), apartado 63 y jurisprudencia citada.

³⁶ Mercedes-Benz Group rechaza esta consideración del órgano jurisdiccional remitente y afirma que las infracciones del Derecho de la Unión cometidas por los fabricantes pueden entrañar la imposición de multas y de cuantiosas sanciones.

³⁷ Véase, en este sentido, la sentencia de 25 de noviembre de 2010, *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717), apartado 92 y jurisprudencia citada.

³⁸ Véase, en este sentido, la sentencia de 25 de noviembre de 2010, *Fuß* (C-429/09, EU:C:2010:717), apartado 94.

³⁹ Véase la sentencia de 25 de marzo de 2021, *Balgarska Narodna Banka* (C-501/18, EU:C:2021:249), apartado 125 y jurisprudencia citada.

62. Por tanto, corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar en qué medida la compensación de la ventaja obtenida por la utilización efectiva del vehículo —en condiciones normales de utilización de este— con el reembolso de su precio de compra garantizaría una indemnización adecuada al comprador. El citado órgano jurisdiccional señala que, hasta la fecha de la vista celebrada ante él, QB había recorrido más de 60 000 km con el vehículo de que se trata y que, si debiera compensarse la ventaja obtenida por la utilización, habría de estimarse la pérdida de valor sufrida por dicho vehículo para calcular el importe de la compensación. A tal respecto, como se desprende de la jurisprudencia citada en el punto anterior de las presentes conclusiones, dicho órgano jurisdiccional puede fundadamente tener en cuenta que la protección de los derechos garantizados por la Directiva 2007/46 no entraña un enriquecimiento injustificado de QB. Por consiguiente, la ventaja obtenida por la utilización efectiva del vehículo de que se trata puede compensarse con el reembolso del precio de compra de dicho vehículo. No obstante, me parece claro que, si esta compensación diera lugar a que QB no obtuviera, en última instancia, reparación alguna por el daño sufrido, este método de cálculo no garantizaría una protección efectiva de este y no se ajustaría al Derecho de la Unión.

63. En tercer lugar, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la ventaja obtenida por la utilización del vehículo de que se trata debe calcularse sobre la base del precio total de compra de este, sin aplicar deducción alguna por la pérdida de valor derivada de la instalación de un dispositivo de desactivación prohibido o de la utilización de un vehículo no conforme con el Derecho de la Unión. Una vez más, a falta de normativa de Derecho de la Unión, no corresponde al Tribunal de Justicia profundizar en el Derecho de los Estados miembros para indicar cómo debe calcularse la indemnización del perjuicio sufrido.⁴⁰ El único requisito que establece el Derecho de la Unión es que la indemnización sea adecuada, esto es, que pueda garantizar una protección efectiva de los derechos del comprador.

64. Por último, he de señalar que, si bien los requisitos mencionados en el anexo IV de la Directiva 2007/46, en particular la aplicación del artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 715/2007, deben ser cumplidos por los fabricantes de automóviles respecto a los vehículos nuevos,⁴¹ también se extienden a los vehículos de segunda mano, en el marco de la responsabilidad extracontractual, cuando un fabricante haya instalado culposamente un dispositivo de desactivación prohibido.

65. Habida cuenta de cuanto precede, propongo responder a las cuestiones prejudiciales tercera a sexta que la Directiva 2007/46 debe interpretarse en el sentido de que obliga a los Estados miembros a establecer que el adquirente de un vehículo tendrá derecho a reclamar una indemnización al fabricante de automóviles en el supuesto de que dicho vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Corresponde a los Estados miembros definir las normas relativas al método de cálculo de la indemnización del daño causado al adquirente, siempre que, de conformidad con el principio de efectividad, dicha indemnización sea adecuada al perjuicio sufrido.

⁴⁰ En este sentido, estoy de acuerdo con el Gobierno alemán en que los Estados miembros, al aplicar sus normas sobre responsabilidad civil extracontractual, deben poder decidir el modo en que ha de repararse el perjuicio sufrido por un particular. No obstante, he de añadir que esta normativa sobre responsabilidad civil extracontractual debe respetar los principios formulados por el Derecho de la Unión.

⁴¹ Véase la sentencia de 24 de enero de 2019, RDW y otros (C-326/17, EU:C:2019:59), apartado 61.

D. Sobre la séptima cuestión prejudicial

66. Mediante su séptima cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 267 TFUE debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional según la cual el juez único competente para resolver un litigio puede plantear una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia únicamente en el supuesto de que dicho juez haya planteado previamente ese litigio a una Sala de lo Civil que haya decidido no hacerse cargo de él.

1. Admisibilidad

67. Mercedes-Benz Group alega que la séptima cuestión prejudicial es inadmisibile debido a que, en el caso de un procedimiento promovido 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.⁴²

68. El Gobierno alemán ha destacado en la vista que esta cuestión prejudicial no es pertinente a los efectos del asunto principal.

69. La Comisión indica que alberga dudas sobre la admisibilidad de esta cuestión prejudicial. A su juicio, dar una respuesta a esta cuestión carece de pertinencia para la solución del litigio principal, que versa sobre la existencia de un derecho a indemnización del adquirente de un vehículo debido a la utilización de un dispositivo de desactivación prohibido. Además, dicha cuestión prejudicial parece ser de carácter hipotético. Como se desprende de la resolución de remisión, esta no había sido recurrida en el momento en que se remitió el asunto al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, a su juicio, no parece que una eventual respuesta a la séptima cuestión prejudicial pueda proporcionar al órgano jurisdiccional remitente una interpretación del Derecho de la Unión que le permita resolver cuestiones procesales de Derecho nacional antes de poder resolver sobre el fondo el litigio del que conoce.⁴³

70. En lo tocante a la admisibilidad de la séptima cuestión prejudicial, de la resolución de remisión se desprende que, con arreglo a la normativa nacional, el juez único que conoce de un litigio está obligado a plantear el asunto a una Sala de lo Civil para que se haga cargo de él cuando este revista dificultades especiales de naturaleza fáctica o jurídica o si tiene una importancia fundamental. De esta resolución se desprende que el órgano jurisdiccional remitente, a saber, un juez único, no ha planteado el presente asunto a una Sala de lo Civil y ha remitido directamente al Tribunal de Justicia su petición de decisión prejudicial.

71. Según reiterada jurisprudencia, la negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional solamente está justificada cuando resulte evidente que la interpretación solicitada del Derecho de la Unión 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 responder adecuadamente a las cuestiones que se le hayan planteado.⁴⁴

⁴² Esta parte se refiere, en particular, a la sentencia de 29 de noviembre de 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651), apartado 23.

⁴³ La Comisión se refiere al auto de 2 de julio de 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523), apartados 44 y 48.

⁴⁴ Sentencia de 15 de julio de 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602), apartado 55.

72. A este respecto, el litigio principal versa sobre el derecho a indemnización y el método de cálculo de esta en cuanto atañe al adquirente individual de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, aun suponiendo que, de conformidad con las normas procesales nacionales pertinentes, el juez remitente, que es un juez único, hubiera debido plantear el asunto principal a una Sala de lo Civil, las seis primeras cuestiones prejudiciales, relativas a este derecho a indemnización, son admisibles. En efecto, no corresponde al Tribunal de Justicia verificar si la resolución mediante la que se somete el asunto a su conocimiento ha sido adoptada con arreglo a las normas procesales y de organización del Derecho nacional.⁴⁵

73. En cuanto a la séptima cuestión prejudicial, versa sobre la interpretación del propio artículo 267 TFUE, que carece de pertinencia a efectos de la resolución del litigio principal. Además, el órgano jurisdiccional remitente señala únicamente que la competencia del juez único podría impugnarse mediante la interposición de un recurso. Pues bien, por una parte, dicho órgano jurisdiccional no precisa qué consecuencia puede extraerse para la resolución de remisión. Por otra parte, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia no resulta que, en tal fase, la resolución de remisión haya sido recurrida.

74. En estas circunstancias, considero que la interpretación solicitada mediante la séptima cuestión prejudicial no responde a una necesidad objetiva para la resolución que el órgano jurisdiccional remitente debe adoptar.⁴⁶ Por consiguiente, a mi juicio, esta cuestión prejudicial es hipotética y, por tanto, debe declararse inadmisibile.

2. Fondo

75. En el supuesto de que el Tribunal de Justicia considerase que la séptima cuestión prejudicial es admisible, desearía recordar la jurisprudencia según la cual los órganos jurisdiccionales nacionales tienen la más amplia facultad de someter al Tribunal de Justicia una cuestión de interpretación de las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión. Esta facultad se transforma en obligación para los órganos jurisdiccionales que resuelven en última instancia, salvo en los casos excepcionales admitidos por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. Tanto esta facultad como esta obligación son, en efecto, inherentes al sistema de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE y a las funciones de juez encargado de la aplicación del Derecho de la Unión atribuidas por dicha disposición a los órganos jurisdiccionales nacionales. En consecuencia, cuando un órgano jurisdiccional nacional que conozca de un asunto considere que, en el marco de este, se suscita una cuestión relativa a la interpretación o a la validez del Derecho de la Unión, tiene la facultad o la obligación, según el caso, de plantear una petición de decisión prejudicial ante el Tribunal de Justicia, sin que el ejercicio de dicha facultad o el cumplimiento de esa obligación puedan verse obstaculizados por normas nacionales legales o jurisprudenciales.⁴⁷

⁴⁵ Véase, en este sentido, la sentencia de 13 de diciembre de 2018, Rittinger y otros (C-492/17, EU:C:2018:1019), apartados 29 a 34.

⁴⁶ Véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535), apartado 62 y jurisprudencia citada. Ha de señalarse también que el órgano jurisdiccional remitente ha planteado una cuestión prejudicial análoga en asuntos independientes del presente, en particular en los asuntos C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank y Bank D. K., y C-232/21, Volkswagen Bank y Audi Bank.

⁴⁷ Sentencia de 23 de noviembre de 2021, IS (Ilegalidad de la resolución de remisión) (C-564/19, EU:C:2021:949), apartados 68 a 70 y jurisprudencia citada.

76. En relación con un órgano jurisdiccional nacional cuyas decisiones pueden ser objeto de un recurso judicial de Derecho interno, el artículo 267 TFUE no se opone a que las resoluciones de ese órgano jurisdiccional que plantea una cuestión al Tribunal de Justicia para que resuelva con carácter prejudicial estén sujetas a los recursos normales previstos en el Derecho nacional. Sin embargo, el resultado de tal recurso no puede restringir la competencia que confiere el artículo 267 TFUE a dicho órgano jurisdiccional para acudir ante el Tribunal de Justicia si considera que un asunto del que conoce plantea cuestiones relativas a la interpretación de disposiciones de Derecho de la Unión que requieren una decisión del Tribunal de Justicia.⁴⁸ Así, el funcionamiento del sistema de cooperación entre el Tribunal de Justicia y los tribunales nacionales establecido por el artículo 267 TFUE y el principio de primacía del Derecho de la Unión requieren que el juez nacional tenga la facultad de plantear al Tribunal de Justicia toda cuestión prejudicial que considere necesaria en cualquier fase del procedimiento que estime apropiada,⁴⁹ incluso cuando se trate de un juez único.⁵⁰

77. Por consiguiente, considero que el artículo 267 TFUE se opone a una normativa nacional si esta obliga a un juez único —cuando este considera que, en el contexto de un asunto de que conoce, se suscita una cuestión sobre la interpretación o la validez del Derecho de la Unión que requiera una decisión del Tribunal de Justicia— a someter esta cuestión a una Sala de lo Civil, con la consecuencia de que se le impide plantear una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia.⁵¹

V. Conclusión

78. A la vista de las consideraciones que preceden, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Landgericht Ravensburg (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Ravensburg, Alemania) del modo siguiente:

- «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, deben interpretarse en el sentido de que protegen los intereses de un adquirente individual de un vehículo de motor, en particular el interés en no adquirir un vehículo cuando este esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido 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, en su versión modificada.
- 2) La Directiva 2007/46, en su versión modificada, debe interpretarse en el sentido de que obliga a los Estados miembros a establecer que el adquirente de un vehículo tendrá derecho a reclamar una indemnización al fabricante de automóviles en el supuesto de que dicho vehículo esté equipado con un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido del

⁴⁸ Véase, en este sentido, la sentencia de 16 de diciembre de 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723), apartado 93.

⁴⁹ Véase, en este sentido, la sentencia de 16 de julio de 2020, Adusbef y Federconsumatori (C-686/18, EU:C:2020:567), apartado 30 y jurisprudencia citada.

⁵⁰ Véase, en este sentido, la sentencia de 13 de diciembre de 2018, Rittinger y otros (C-492/17, EU:C:2018:1019), apartados 29 a 34.

⁵¹ Véase, en este sentido, la sentencia de 5 de abril de 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199), apartado 36.

artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007. Corresponde a los Estados miembros definir las normas relativas al método de cálculo de la indemnización del daño causado a este adquirente, siempre que, de conformidad con el principio de efectividad, dicha indemnización sea adecuada al perjuicio sufrido.»