

Por tanto, a diferencia de lo afirmado por el Tribunal General, el único hecho determinante a la hora de computar el plazo de interposición del recurso de anulación fue la entrada de la Segunda Liquidación de la FMSA en la sede de la parte demandante, dado que la Segunda Decisión de la JUR substituyó a la Primera Decisión de la JUR.

Aun si se considerara que la Segunda Decisión de la JUR no substituyó completamente a la Primera Decisión de la JUR sino que solamente la modificó, seguiría siendo, conforme a la jurisprudencia recaída en materia de cómputo de plazos de recurso, exclusivamente la entrada de la Segunda Liquidación de la FMSA en la sede de la parte demandante el aspecto decisivo.

La parte demandante sostiene además, a diferencia de lo afirmado por el Tribunal General, que, dadas las particularidades del caso de autos, no tenía obligación alguna de solicitar que se le diera traslado de la Primera Decisión de la JUR y, de ese modo, llegar a tener conocimiento de su contenido y motivación, ya que tal obligación no concurre en ningún caso cuando, como aquí sucede, existe ambigüedad sobre el obligado y el objeto de dicho deber.

Por último, debe considerarse que se cumplió con el plazo de interposición del recurso tanto por motivos relativos a la protección de la confianza legítima como, en especial, por la existencia de error excusable.

En segundo lugar, el Tribunal General incurre en error de Derecho al entender que la parte demandante no invocó motivo ni argumentación algunos en relación con la Segunda Decisión de la JUR. Tal apreciación vulnera el derecho a ser oído que otorga a la parte demandante el artículo 47, párrafo segundo, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. El Tribunal General pasó por alto varios pronunciamientos de la parte demandante y, al no tenerlos en cuenta en su resolución, la privó de un juicio justo.

---

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgerichts Gera (Alemania) el 6 de septiembre de 2019 —  
MM/Volkswagen AG**

**(Asunto C-663/19)**

(2019/C 399/36)

*Lengua de procedimiento: alemán*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Landgericht Gera

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* MM

*Demandada:* Volkswagen AG

**Cuestiones prejudiciales**

- 1) ¿Deben interpretarse los artículos 6, apartado 1, y 27, apartado 1, del Decreto de homologación CE de vehículos (en lo sucesivo, «EG-FGV») <sup>(1)</sup> o los artículos 18, apartado 1, y 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE <sup>(2)</sup> en el sentido de que el fabricante incumple su obligación de expedir un certificado válido con arreglo al artículo 6, apartado 1, de la EG-FGV (o su obligación de acompañar un certificado de conformidad con arreglo al artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2007/46) si instaló en el vehículo un dispositivo de desactivación prohibido en el sentido de los artículos 5, apartado 2, y 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, <sup>(3)</sup> y la comercialización de un vehículo de este tipo infringe la prohibición de comercializar vehículos sin un certificado de conformidad válido con arreglo al artículo 27, apartado 1, de la EG-FGV (o la prohibición de venderlo sin un certificado de conformidad válido con arreglo al artículo 26, apartado 1, de la Directiva 2007/46)?

En caso de respuesta afirmativa:

- 1a) ¿Los artículos 6 y 27 de la EG-FGV o los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46 persiguen proteger también al cliente final y, en caso de reventa en el mercado de segunda mano, en particular al comprador subsiguiente de un vehículo, incluso en lo que respecta a su libertad de disposición y a su patrimonio? La adquisición de un vehículo de segunda mano por parte de un comprador, que ha sido comercializado sin un certificado de conformidad válido, ¿tiene su origen en el ámbito de peligro para cuya prevención fueron adoptadas dichas normas?
- 2) ¿El artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 persigue proteger también al cliente final y, en caso de reventa en el mercado de segunda mano, en particular al comprador subsiguiente de un vehículo, incluso en lo que respecta a su libertad de disposición y a su patrimonio? La adquisición de un vehículo de segunda mano por parte de un comprador, en el que se ha instalado un dispositivo de desactivación prohibido, ¿tiene su origen en el ámbito de peligro para cuya prevención fueron adoptadas dichas normas?
- 3) Los artículos 6 y 27 de la EG-FGV o los artículos 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46 y el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 715/2007 deben interpretarse en el sentido de que, en caso de incumplimiento de dichas disposiciones, no procede deducir total o parcialmente una compensación por el uso efectivo del vehículo de los daños sufridos por el cliente final (en su caso: ¿de qué modo y con qué extensión?), cuando por ese incumplimiento el cliente puede exigir y exige la rescisión del contrato de compraventa del vehículo? ¿Cambia en algo la interpretación si la infracción va acompañada del engaño a las autoridades competentes en materia de homologación y a los clientes finales, fingiendo que se han cumplido todas las condiciones de homologación y de que se permite la utilización del vehículo en la circulación por carretera sin restricciones, y si la infracción y el engaño se llevan a cabo con el fin de reducir los costes y maximizar los beneficios mediante unas cifras de ventas elevadas, al tiempo que se obtiene una ventaja competitiva a expensas de unos clientes desprevenidos?

(<sup>1</sup>) Decreto de homologación CE de vehículos de 3 de febrero de 2011 (BGBl. I, p. 126), que fue modificado por última vez por el artículo 7 del Decreto de 23 de marzo de 2017 (BGBl. I, p. 522).

(<sup>2</sup>) 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 (DO 2007, L 263, p. 1).

(<sup>3</sup>) 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).

**Petición de decisión prejudicial planteada por la Augstākā tiesa (Senāts) (Letonia) el 18 de septiembre de 2019 — SIA «Soho Group»/Patērētāju tiesību aizsardzības centrs**

(Asunto C-686/19)

(2019/C 399/37)

*Lengua de procedimiento: letón*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Augstākā tiesa (Senāts)

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante en primera instancia y recurrente en casación:* SIA «Soho Group»

*Recurrida en el procedimiento de casación:* Patērētāju tiesību aizsardzības centrs

**Cuestiones prejudiciales**

- 1) ¿Es el concepto «coste total del crédito para el consumidor», definido en el artículo 3, letra g), de la Directiva 2008/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, (<sup>1</sup>) de 23 de abril de 2008, relativa a los contratos de crédito al consumo y por la que se deroga la Directiva 87/102/CEE del Consejo, un concepto autónomo del Derecho de la Unión Europea?