



**Sitz der Gesellschaft**

Wirtschaftsverband der  
Rechtsanwälte (WVR) e.V.  
Märkisches Ufer 38/40  
10179 Berlin

**E-Mail**

info@wirtschaftsverband-der-  
rechtsanwaelte.de

**Internet**

www.wirtschaftsverband-der-  
rechtsanwaelte.de

**Vorstand**

Dr. Florian Gaibler  
(Vorstandssprecher),  
Christina Oberdorfer  
(Stellv. Vorstandssprecherin)  
Philipp Caba  
(Stellv. Vorstandssprecher)

**Bankverbindung**

Stadtsparkasse Augsburg  
DE77 7205 0000 0252 5194 83  
AUGSDE77XXX

**Estudio empírico  
para la realización del  
Sentencia del TJCE de 21 de  
marzo de 2023,  
Rs. C-100/21 en el alemán  
Justicia civil hasta el 31 de mayo de 2025  
(Escándalo de las emisiones diésel)**

Berlín, 13 de junio de 2025

## A. Introducción

La Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V., ha examinado los resultados económicos de la jurisdicción alemana para los demandantes en el caso **diesel** a la luz de la aplicación de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE) de 21 de marzo de 2023 (escándalo de las emisiones C-100/21) y ha realizado un estudio de los datos de los miembros individuales de un total de 2.524 procedimientos judiciales en el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de mayo de 2025.

La Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. es una asociación que agrupa actualmente a 13 bufetes de abogados que actúan, entre otros, del lado de los compradores de vehículos afectados por el escándalo de las emisiones y cooperan en los ámbitos de la protección jurídica y los litigios con el fin de crear un contrapeso a los adversarios litigantes financiera y estructuralmente superiores y a sus representantes autorizados en aras de la igualdad de armas.

El resultado es el "**Estudio jurídico empírico de la jurisprudencia alemana sobre la aplicación de la sentencia del TJCE de 21 de marzo de 2023, C-100/21 (escándalo de las emisiones de diésel)**", publicado el 13 de junio de 2025. Los estudios empíricos van acompañados de una referencia caso por caso **adjunta** como **anexo**, así como de comentarios de la Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. sobre el contexto histórico de la jurisprudencia nacional y una categorización jurídica:

## Índice

<b>A. Introducción</b>	<b>2</b>
<b>B. Recogida de datos jurídicos empíricos para la aplicación de la sentencia del TJCE, C-100/21 por los órganos jurisdiccionales nacionales</b>	<b>3</b>
<b>I. Prehistoria</b>	<b>3</b>
<b>II. Objeto de la investigación</b>	<b>4</b>
<b>III. Evaluación empírica del WVR</b>	<b>5</b>
a. Derrota predominante en ambos casos	5
b. Error inevitable de prohibición	6
(1) Explicaciones	6
(2) Evaluación empírica	7
(3) Clasificación jurídica	8
c. Fracaso económico con un sistema	9
(1) Limitación de la reclamación de daños y perjuicios a un máximo del 15% del precio de compra	10
(a) Explicaciones	10
(b) Evaluación empírica	10
(c) Clasificación jurídica	11
(2) Doble equiparación de prestaciones	11
(a) Explicaciones	11
(b) Evaluación empírica	11
(c) Clasificación jurídica	13
(3) Reparto de las costas judiciales	15
(a) Explicaciones	15
(b) Evaluación empírica	16
(c) Clasificación jurídica	18
d. Resultado de la evaluación	19
<b>IV. Conclusión</b>	<b>20</b>

## B. Evaluación empírica de la jurisprudencia alemana sobre la aplicación de la sentencia del TJCE de 21 de marzo de 2023, asunto C-100/21

### I. Historia anterior

A principios de 2023, varias decenas de miles de demandas individuales contra fabricantes de automóviles estaban pendientes ante los tribunales civiles alemanes. Al mismo tiempo, Deutsche Umwelthilfe e.V. ya estaba emprendiendo acciones legales contra la República Federal de Alemania (Autoridad Federal del Transporte Automotor) en numerosos procedimientos judiciales administrativos ante el Tribunal Administrativo y el Tribunal Administrativo Superior de Schleswig sobre la base de notificaciones emitidas para actualizaciones de software y homologaciones de tipo, mientras que las investigaciones penales contra toda una serie de ingenieros de alto rango, directivos y miembros del consejo de administración que desempeñaron un papel clave en la manipulación de las emisiones avanzaban lentamente. 1

En su sentencia de 21 de marzo de 2023, asunto nº C-100/21, el TJCE consideró finalmente que la opinión del Tribunal Federal de Justicia (BGH) era incompatible con la situación real del Derecho de la UE. Hasta el final, el BGH había considerado que una reclamación de daños y perjuicios en virtud del artículo 823 (2) del BGB en relación con el artículo 5 (2) del Reglamento (CE) nº 715/2007 debido a la falta de calidad de derecho protector estaba tan obviamente descartada que rechazó cualquier remisión al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, citando la jurisprudencia "acte clair" del Tribunal de Justicia. 2

En su sentencia de 26 de junio de 2023, asunto nº VIa ZR 335/21, el BGH tuvo que abandonar su anterior dictamen jurídico en respuesta a la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Confirmó que las normas pertinentes del Derecho de la UE son "leyes protectoras" que sirven al comprador del vehículo en el sentido del artículo 823 (2) del BGB. Sin embargo, el BGH mantuvo el resultado de su dictamen jurídico original, que era contrario al Derecho de la UE, de otra manera: en primer lugar, concediendo a los fabricantes la posibilidad de exculparse mediante el concepto jurídico del denominado error inevitable de prohibición si un fabricante de vehículos podía suponer que un dispositivo de desactivación ilegal no sería criticado por la Autoridad Federal de Transporte por Automóvil, lo que descartaría una reclamación sobre el fondo. Por otra parte, socavaba el principio generalmente aplicable de reparación total en el lado de las consecuencias jurídicas y, por tanto, socavaba el effet utile. 3

**A través de su jurisprudencia sobre la limitación de las reclamaciones entre el 5% y el 15%, sobre la equiparación de las prestaciones por el uso de un vehículo de motor y sobre el reparto de las costas procesales, se aseguró de que, aunque ahora se puedan ganar legalmente los procedimientos en cuanto al fondo, el resultado económico para los demandantes en casi todos los procedimientos pendientes en el momento de su decisión conduzca a un perjuicio considerable para los demandantes en lugar de a un resultado económicamente positivo y sea estructuralmente ineficaz.** 4

Desde que se destapó la manipulación de las emisiones en Volkswagen AG en 2015, los procesos por diésel en cientos de miles de casos individuales han supuesto un reto para la justicia 5

---

<sup>1</sup> cf. TJCE, sentencia de 19 de noviembre de 1991, ref.: C-6/90 - Francovich, apdo. 31 y ss.

civil alemana. La tramitación jurídica de este complejo en Derecho civil, Derecho penal y Derecho administrativo dista mucho de haber concluido. Más recientemente, el 26 de mayo de 2020, el Tribunal Regional de Braunschweig condenó a cuatro antiguos ejecutivos de Volkswagen a varios años de prisión tras 170 días de vistas.<sup>2</sup>

Cuando se trata de cuestiones jurídicas relevantes para numerosos asuntos individuales o para todo un sector, el temor a que se dicten sentencias emblemáticas ha impulsado regularmente en el pasado a litigantes financieramente fuertes a impedir que un órgano jurisdiccional nacional recurriera al Tribunal de Justicia o, si esto no tenía éxito, a impedir una decisión del Tribunal de Justicia. **En 2024 y 2025, Volkswagen AG y Mercedes Benz Group AG retiraron por sí solas del Tribunal de Justicia los procedimientos C-251/23, C-308/23, C-592/23, C-667/23, C-668/23, C-751/24 aquí conocidos mediante el pago de indemnizaciones exorbitantes a los demandantes, en algunos casos bajo las más estrictas obligaciones de confidencialidad.** Con la petición de decisión prejudicial del Tribunal Regional de Ravensburg de 27 de octubre de 2023 (asunto C-666/23), el Tribunal de Justicia deberá pronunciarse de nuevo en 2025 sobre la interpretación del Derecho de la UE en el caso de los vehículos diésel con dispositivos de desactivación ilegales. Al hacerlo, el Tribunal tendrá la oportunidad de seguir desarrollando su jurisprudencia anterior (más recientemente, el asunto C-100/21).

La sospecha de un cártel de fabricantes alemanes de automóviles para frustrar una nueva sentencia del TJCE ya es objeto de una denuncia en materia de competencia presentada a la Comisión de la UE por el abogado austriaco Mag. Poduschka, que representa a numerosos propietarios de vehículos afectados.<sup>3</sup>

## II. Objeto de la investigación

Esta recopilación de datos empíricos se centra en las decisiones y el razonamiento de los tribunales civiles alemanes tras la sentencia del TJCE de 21 de marzo de 2023 y del BGH de 26 de junio de 2023 en relación con

1. el concepto jurídico del denominado error inevitable de prohibición,
2. el resultado económico de los pleitos para los demandantes por
  - a. la limitación de la reclamación de daños y perjuicios a un máximo del 15% del precio de compra,
  - b. la doble equiparación de prestaciones mediante compensación por uso,
  - c. el reparto de las costas judiciales en perjuicio de los demandantes

Se ha analizado la jurisprudencia de los tribunales civiles alemanes en los denominados casos diésel por infracción del Derecho medioambiental de la Unión en el sentido del art. 18 (1), art. 26 (1) y art. 46 de la Directiva 2007/46/CE en relación con el art. 5 (2) del Reglamento (CE) nº 715/2007.

<sup>2</sup> véase Tribunal Regional de Braunschweig, sentencia de 26 de mayo de 2020, ref.: 6 KLS 411 Js 49032/15 (23/19) <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/dieselskandal-straftprozess-lg-braunschweig-manager-vw-6kls-411-js-49032/15-2319>

<sup>3</sup> cf. <https://poduschka.com/brisanter-kartellverdacht-im-abgasskandal/>

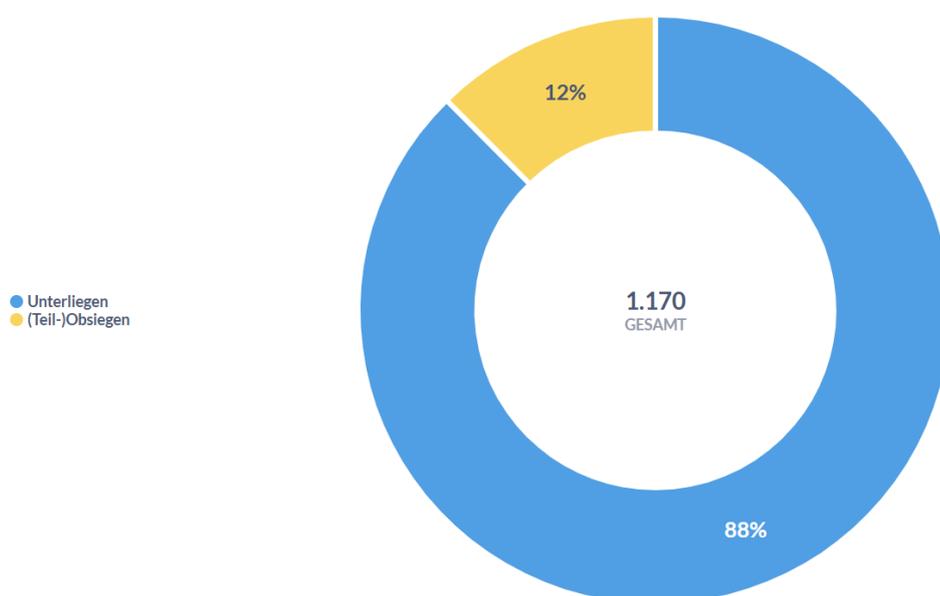
Se analizaron un total de **2.524 resoluciones judiciales** en los denominados casos diésel. **Se** examinaron **1.170 resoluciones judiciales** dictadas **en primera instancia** por tribunales locales y regionales alemanes, así como **1.354 resoluciones de apelación** dictadas por tribunales regionales y, sobre todo, por tribunales regionales superiores. El objeto del litigio en todos los casos era la indemnización civil por los daños efectivamente sufridos por el comprador de un vehículo equipado con un dispositivo de desactivación no autorizado en el sentido del artículo 5, apartado 2, del Reglamento nº 715/2007.<sup>4</sup>

### III. Evaluación empírica del WVR

#### a. Derrota predominante en ambos casos

En el periodo analizado, los tribunales de primera instancia desestimaron íntegramente las demandas de los demandantes en **1.025** de los **1.170** procedimientos analizados. Esto corresponde a una tasa del **88%** de las decisiones en primera instancia analizadas.

10

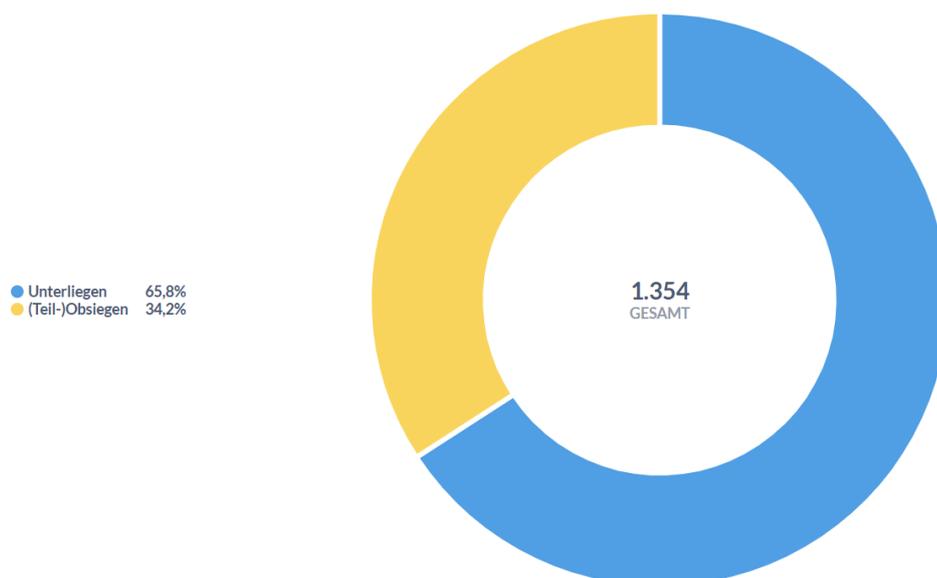


**Figura 1: Proporción de derrotas totales y victorias parciales en primera instancia**

Las decisiones en la instancia de apelación no fueron significativamente más favorables para los demandantes en el periodo analizado. Sin embargo, las demandas de los compradores de gasóleo también fueron desestimadas en su totalidad en **891** de los **1.354** procedimientos de apelación analizados. Esto corresponde a una tasa de desestimación **del 66%** de las decisiones de los tribunales de apelación. En **463** casos (**34%**) de las decisiones analizadas, el tribunal de apelación concedió a los demandantes al menos una indemnización parcial.

11

<sup>4</sup> véase el **apéndice** de este estudio de caso, fechado el 31 de mayo de 2025, en formato PDF: Resultados de la investigación y estudio del caso



**Figura 2: Relación entre la derrota total y la victoria parcial en la instancia de apelación**

Así, en un total de **1.916 de las 2.524 (76%)** resoluciones judiciales analizadas en ambas instancias, en las que se ejercitó una acción contra el fabricante de vehículos demandado por infracción del Derecho de la Unión contra los artículos 18 (1), 26 (1) y 46 de la Directiva 2007/46/CE en relación con el artículo 5 (2) del Reglamento (CE) nº 715/2007, no se concedió indemnización alguna a los demandantes perjudicados.

**En las 608** decisiones restantes (**24%**), el tribunal concedió a los demandantes una indemnización. Sin embargo, hay que señalar que en todos estos casos se concedió a los demandantes una parte proporcional de los costes procesales, que o bien superaba la reclamación de indemnización, o la reducía a cero o la reducía tan significativamente que la reclamación de indemnización quedaba finalmente marginada.

12

## **b. Error de prohibición inevitable**

### **(1) Explicaciones**

En su sentencia de 26 de junio de 2023, el Tribunal Federal de Justicia abrió la posibilidad de la exculpación, con la que se pretende eximir al fabricante de vehículos de la responsabilidad por un dispositivo de desactivación sofisticado si sólo creía firmemente que su dispositivo de desactivación era homologable, independientemente de si estaba realmente homologado (el denominado "error de prohibición inevitable"). Numerosos tribunales nacionales especializados siguen haciendo un uso excesivo de este tipo de exclusión de responsabilidad (a favor de la parte causante del daño por error de apreciación).

13

**Esto puede demostrarse claramente con los siguientes ejemplos:**

14

- 1) OLG Brandenburg, orden en el sentido del artículo 522 (2) ZPO de 22 de febrero de 2024, Ref. 11 U 291/23:

*"Si, en particular, la propia KBA, como autoridad competente en materia de homologación de tipo, asume la licitud de la "ventana térmica" tras su propio examen, no puede exigirse*

a la demandada una apreciación diferente. Más bien, en tal caso existe un error de prohibición inevitable."

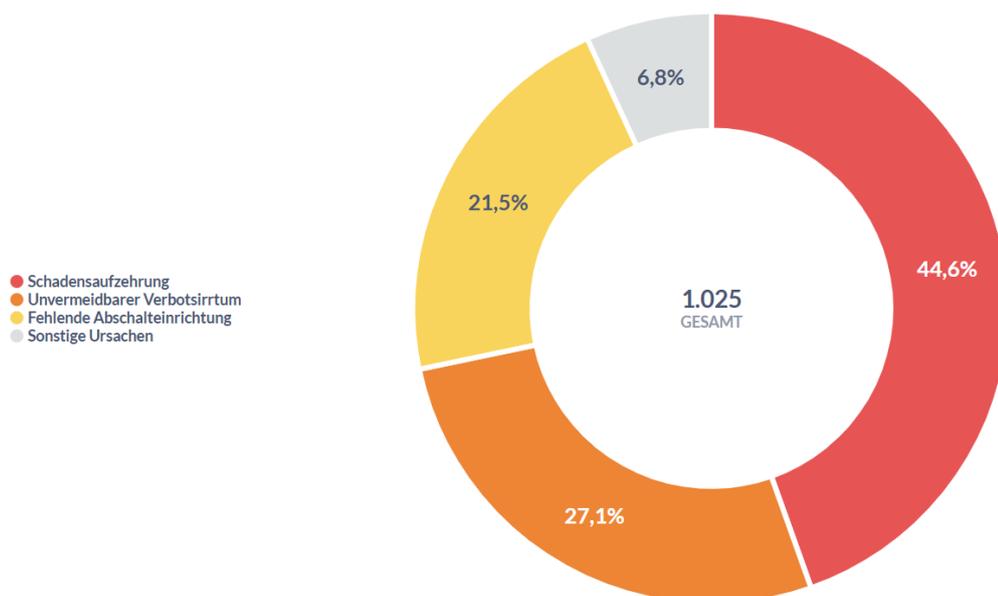
- 2) OLG Stuttgart, orden en el sentido del artículo 522 (2) ZPO de 13 de mayo de 2024, 16a U 2293/21:

"La suspensión del procedimiento con arreglo al artículo 148 ZPO está fuera de lugar. (...) Lo mismo se aplica a la cuestión de si un error de prohibición inevitable anula la imputación de culpa. En su sentencia de 26 de junio de 2023 - VIa ZR 335/21 - apdo. 36 y ss, el BGH declaró expresamente que la responsabilidad por la expedición de un certificado de conformidad incorrecto requiere la existencia de culpa, siendo suficiente la negligencia. El BGH declara expresamente: "Sin embargo, el Derecho de la República Federal de Alemania, que es el único Derecho aquí controvertido para la justificación de la reclamación de daños y perjuicios exigida por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, no proporciona una base jurídica para la responsabilidad por daños y perjuicios independiente de la culpa del fabricante del vehículo, con independencia de la inexistencia de una relación jurídica especial entre las partes". No cabe suponer que el TJCE se oponga a la ejecución de su sentencia de 21 de marzo de 2023 -C-100/21- por el BGH. Además, el TJCE ha aclarado todas las cuestiones jurídicas".

## (2) Evaluación empírica

De las **1.170** resoluciones judiciales en primera instancia analizadas, 1.025 (88%) denegaron la reclamación de indemnización del demandante por parte de los tribunales nacionales de distrito y regionales. **De estas 1.025 sentencias desestimatorias en primera instancia, la demanda fue rechazada en cuanto al fondo en un total de 278 casos (27%) debido a un denominado error inevitable de prohibición por parte del fabricante del vehículo.**

15



**Gráfico 3: Motivos de la derrota en primera instancia**

Del total de 1.354 decisiones de apelación analizadas, los tribunales nacionales de apelación desestimaron la reclamación de indemnización del demandante en 891 casos (66%). **De estas 891 decisiones de apelación desestimatorias de la reclamación, la reclamación fue**

16

rechazada en cuanto al fondo en un total de 214 casos (24%) debido a un denominado error inevitable de prohibición por parte del fabricante del vehículo.

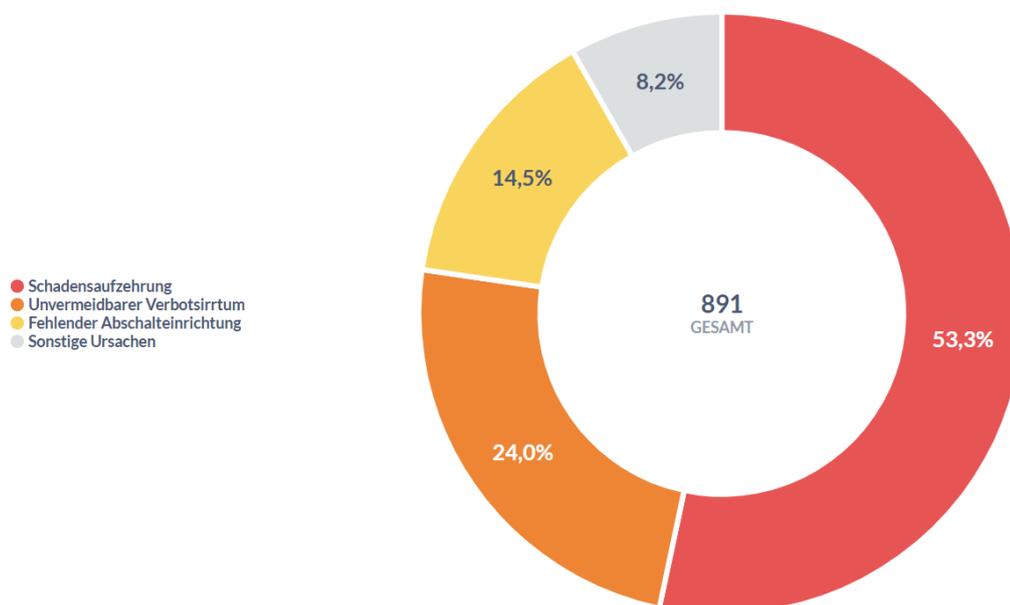


Gráfico 4: Motivos de la pérdida del recurso (2ª instancia)

### (3) Clasificación jurídica

En su sentencia de 26 de junio de 2023, asunto nº VIa ZR 335/21, apartado 64, el BGH justifica el "error de prohibición inevitable" de la siguiente manera:

17

*"El fabricante del vehículo puede demostrar la inevitabilidad de un error de prohibición (...) por una parte mediante una homologación de tipo CE efectivamente concedida si esta homologación de tipo CE cubre el dispositivo de desactivación no autorizado utilizado en todos sus detalles pertinentes de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007. No obstante, la homologación de tipo CE deberá cubrir el dispositivo manipulador en su diseño específico y tener en cuenta también cualquier combinación de dispositivos manipuladores que se haya identificado. cc) Si la prueba no puede aportarse de este modo, el fabricante del vehículo puede, por otra parte, demostrar y, en caso necesario, probar que su interpretación jurídica del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 64 65 - 36 - nº 715/2007 habría sido confirmada por la autoridad responsable de la homologación de tipo CE o de las medidas subsiguientes si hubiera realizado la investigación adecuada (homologación hipotética). Si existe la certeza de que una indagación suficiente por parte del causante del daño sujeto a un error de prohibición habría confirmado su error de concepto, se excluye la responsabilidad en virtud del artículo 823, apartado 2, del BGB por un error de prohibición inevitable, incluso si el causante del daño no ha realizado tales indagaciones (BGH, sentencia de 27 de junio de 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 número marginal 16)."*

18 Importantes dudas en cuanto a la compatibilidad con el Derecho de la Unión del denominado error de prohibición que excluye por completo la responsabilidad del fabricante del vehículo se derivan del hecho de que dicho error de prohibición -como se muestra aquí- ya no representa un caso excepcional poco frecuente, sino que se presupone esquemáticamente en un número considerable de casos. Por definición, la homologación de tipo abarca un tipo de vehículo, es decir, los vehículos de una clase de vehículos que no difieren en cuanto a determinadas características esenciales, art. 2 (1), art. 3 núm. 3, 17 de la Directiva 2007/46, de modo que ya no puede hablarse de excepción admisible, pues de lo contrario se menoscabaría indebidamente el principio de eficacia.

19 Parece insuficiente justificar una exclusión de daños y perjuicios sobre la base de una hipotética decisión oficial sin establecer qué conocimiento tenía el propio causante de la posible infracción. Si el fabricante del vehículo tenía conocimiento por otras fuentes de que el uso del dispositivo de desactivación podía infringir las disposiciones legales aplicables en el contexto de la homologación de tipo, el fabricante no es tan digno de protección como para que una autorización oficial pueda eximirle excepcionalmente de responsabilidad. El principio de eficacia también habla en contra de la consideración de una autorización hipotética. Si un Estado miembro concediera en gran medida a los fabricantes de vehículos un error de prohibición inevitable de esta forma, los perjudicados afectados no recibirían indemnización alguna. La adecuación de los importes de indemnización y también un efecto disuasorio de las sanciones por infracciones, tal como lo considera necesario el Tribunal de Justicia, ya no estarían garantizados.<sup>5</sup> Además, en el Derecho de la Unión no existe una autorización de tipo hipotético. Más bien se aplica en principio un requisito de autorización. Por tanto, la exclusión de una reclamación de daños y perjuicios por el uso de dispositivos de desactivación no autorizados sobre la base de una "hipotética" autorización de tipo vulneraría aún más el principio de efectividad.

### c. Fracaso económico con un sistema

20 El Tribunal de Justicia es claro en su jurisprudencia **en el sentido de que es incompatible con el Derecho de la Unión de rango superior una normativa nacional que hace prácticamente imposible o excesivamente difícil que el comprador de un vehículo automóvil obtenga una reparación adecuada del perjuicio sufrido como consecuencia de que el fabricante de dicho vehículo haya infringido la prohibición establecida en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento nº 715/2007.**<sup>6</sup>

21 Además, el artículo 13 del Reglamento 715/2007/CE estipula que las sanciones contra las infracciones de este Reglamento deben ser "efectivas, proporcionadas y disuasorias".<sup>7</sup> En la práctica, sin embargo, no es así.

22 En caso de que los tribunales dicten sentencia, el efecto acumulativo del tope de la indemnización por daños y perjuicios entre el 5% y el 15%, el doble cómputo de facto de los beneficios del uso y la distribución de las costas judiciales con arreglo a la legislación nacional alemana de conformidad con el Código Procesal Civil alemán de 1879 (artículo 92) conduce al resultado de que el éxito económico del proceso recae en el causante del daño y no en la parte perjudicada.

<sup>5</sup> véase TJCE, sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group, asunto C-100/21, apartados 90 y 96.

<sup>6</sup> cf. TJCE, sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group, asunto C-100/21, apartado 93.

<sup>7</sup> Véase también la misma redacción en el artículo 13 de la Directiva sobre prácticas comerciales desleales 2005/29/CE y TJCE, sentencia loc. cit., apartado 90.

## (1) Limitación de la reclamación de daños y perjuicios a un máximo del 15% del precio de compra

### (a) Explicaciones

Según el Tribunal Federal de Justicia, el tribunal debe estimar el importe del daño diferencial según su propio criterio, teniendo en cuenta todas las circunstancias (artículo 287 del ZPO). Debe tenerse en cuenta que la estimación de los daños y perjuicios debe ser de al menos el 5% del precio de compra pagado por razones de eficacia del Derecho de la UE, pero no puede superar el 15% del precio de compra pagado.<sup>8</sup> El BGH justifica la limitación al 15% de la siguiente manera:

*"Por el contrario, los daños y perjuicios debidos únicamente en virtud del artículo 823 (2) BGB en relación con el artículo 6 (1), el artículo 27 (1) EC-CCT y no también en virtud de los artículos 826, 31 BGB no pueden ser superiores al 15% del precio de compra pagado por razones de proporcionalidad. (...) Esto se debe a que la responsabilidad en virtud del artículo 823 (2) BGB también se aplica al fabricante del vehículo en casos distintos a los de daños inmorales intencionados, no sólo en relación con el comprador del vehículo nuevo, sino también en relación con cualquier comprador posterior del vehículo de motor como vehículo usado."*

### (b) Evaluación empírica

También se examinó el importe concreto de las indemnizaciones concedidas a los demandantes en caso de victoria (parcial) en el periodo de evaluación comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de mayo de 2025; así ocurrió en **un total de 608 de 2524 casos (24%)** en todas las instancias.

En primera instancia, los demandantes recibieron un importe medio de indemnización de **3.701,13 EUR (mediana: 3.319,50 EUR)** en un total de 145 de los 1.170 procedimientos (parcialmente) ganados. Sin embargo, estos ingresos se compensan con un precio medio de compra de 39.913,43 euros (mediana: 36.141,55 euros). Como resultado, a los demandantes **sólo** se les concedió una **media y mediana de aproximadamente el 9,2%** del precio de compra como indemnización en los casos que prosperaron desde su perspectiva .

En la instancia de apelación, se concedió una **media de 3.764,27 euros (mediana: 3.052,20 euros) en concepto de indemnización en caso de victoria (parcial) (en 463 de las 1.354 decisiones analizadas)**. En los casos subyacentes a estas decisiones, los vehículos tenían un precio medio de compra de 40.013,23 euros (mediana: 37.674,96 euros). Por lo tanto, se concedió a los demandantes una media del 9,4% del precio de compra (mediana: 8,1%) como indemnización en los procedimientos de recurso, que prosperaron en cuanto al fondo y a la cuantía.

Sin embargo, las costas judiciales predominantes a cargo del comprador del vehículo perjudicado y demandante, de conformidad con la ley nacional de enjuiciamiento civil (artículo 92 ZPO), redujeron posteriormente de nuevo el importe de la indemnización anteriormente concedida, o incluso lo superaron (véase el **apartado B.III.c.(3)(b)** infra).

<sup>8</sup> véase BGH, sentencia de 26 de junio de 2023, ref. VIa ZR 335/21, apdo. 71 y ss.

### (c) Clasificación jurídica

Parte de la bibliografía duda de que los requisitos del BGH sean compatibles con el principio de eficacia del Derecho de la UE. Esto se debe a que no se puede suponer que una "tasa" de hasta el 15% del precio de compra impida a los fabricantes de vehículos utilizar dispositivos de desactivación no autorizados (Horacek, VuR 2023, 337 [345]). 28

También es sorprendente que, al establecer el rígido límite del 15 %, el BGH no diga ni una palabra sobre la decisión del Tribunal Administrativo de Schleswig de 20 de febrero de 2023 sobre los dispositivos de desactivación dependientes de la temperatura, que se dictó unos meses antes de la sentencia de 26 de junio de 2023 y que hizo mucho más probable el desmantelamiento (o el costoso reequipamiento del hardware) de los vehículos afectados.<sup>9</sup> En consecuencia, se duda de que "a la vista de las sentencias más recientes de los tribunales administrativos", el importante aspecto de la probabilidad de desmantelamiento "esté totalmente cubierto por el límite superior del 15 %".<sup>10</sup> 29

## (2) Doble equiparación de prestaciones

### (a) Explicaciones

Según la decisión del BGH de 26 de junio de 2023, asunto nº VIa ZR 335/21, el demandante perjudicado también debe ver compensadas las prestaciones para reducir el daño (la denominada compensación de prestaciones). Las prestaciones a compensar incluyen inicialmente el valor residual del vehículo en el momento de la decisión judicial. Esto también se aplica si el vehículo no se vendió y, por tanto, no se capitalizó ningún valor residual, sino que sigue siendo una cifra ficticia. Además, se tiene en cuenta un valor monetario según la siguiente fórmula, que debe corresponder a la parte del consumo del vehículo (la denominada compensación lineal por uso): 30

$$(\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}) \div (\text{erwartete Gesamtlauflistung} - \text{Kilometer bei Kauf})$$

Si la suma del valor residual y la indemnización por uso supera el valor del vehículo en el momento de la compra, la indemnización se reduce en la cantidad en exceso. Si la reducción supera el importe de la totalidad del siniestro, el siniestro se utiliza en su totalidad. 31

El importe del kilometraje total previsto y el valor residual son estimados libremente por los tribunales en el marco de una sentencia discrecional concedida en virtud de la ley nacional de enjuiciamiento civil (artículo 287 del ZPO) y suelen oscilar entre 250tkm y 350tkm para los vehículos diésel. Además, ocasionalmente se asumen cálculos especiales para los denominados "conductores poco frecuentes" o un "valor residencial" de un vehículo a tener en cuenta, que tienen un efecto reductor de las reclamaciones.

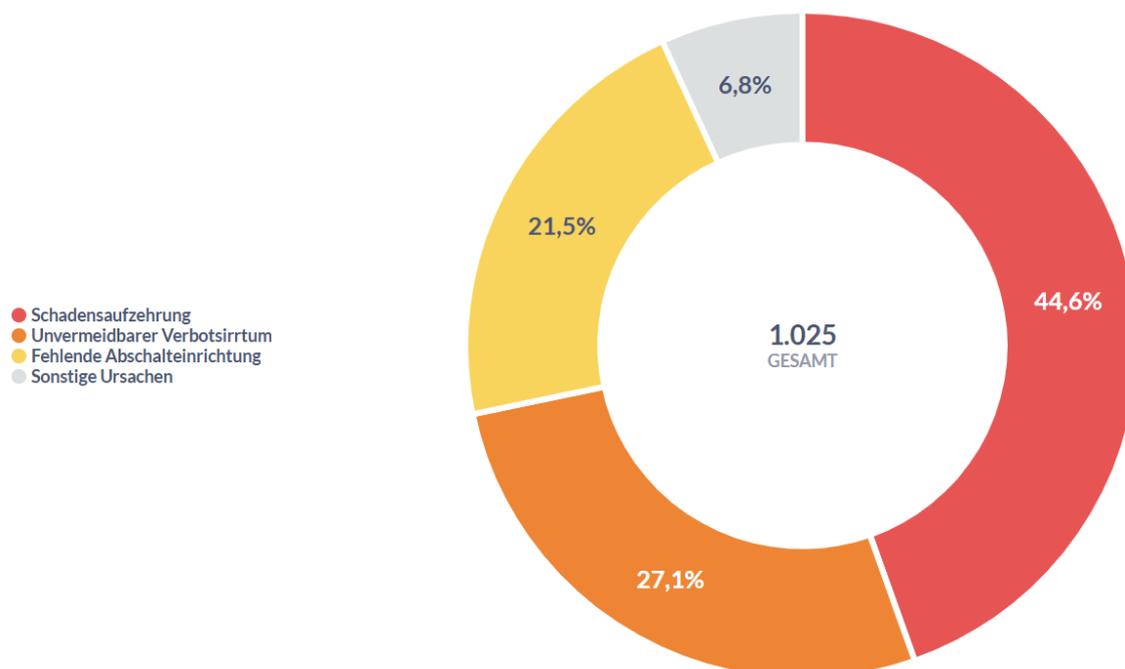
### (b) Análisis empírico

De **las 1.025** resoluciones judiciales que desestimaron demandas en primera instancia, se denegó una solicitud de indemnización en un total de **457 casos (45%)** a pesar de que el fabricante del vehículo había infringido el Derecho de la Unión, lo que dio lugar a una responsabilidad 32

<sup>9</sup> véase VG Schleswig, sentencia de 20/02/2023, 3 A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00

<sup>10</sup> cf. Schaub, NJW 2023, 2236, 2238 allí párr. 7.

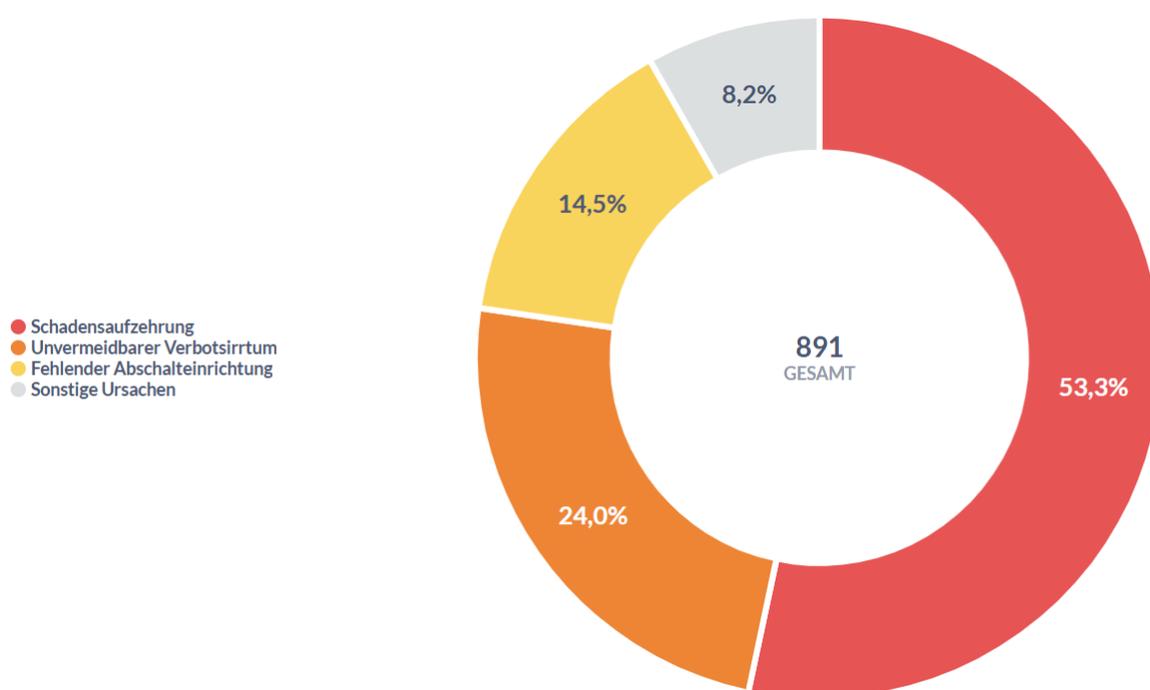
(debido al uso de un dispositivo de desactivación no autorizado) basada en el supuesto de que el daño había sido totalmente absorbido.



**Figura 5: Motivos de la derrota en primera instancia**

Del total de **891 decisiones de recurso desestimatorias de reclamaciones**, se denegó la reclamación en un total de **475 casos (53%)** a pesar de que el fabricante del vehículo había infringido el Derecho de la Unión (debido al uso de un dispositivo de desactivación no autorizado) que daba lugar a la responsabilidad, basándose en el supuesto de que el daño había sido totalmente absorbido.

33



**Gráfico 6: Motivos de la pérdida del recurso (2ª instancia)**

### (c) Legal Clasificación

Los beneficios de uso y el valor residual del vehículo se tienen en cuenta de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Federal de Justicia sobre los **intereses extracontractuales**<sup>11</sup> en 2020 y sobre los **daños diferenciales**<sup>12</sup> en 2023 para reducir los daños dos veces, en la medida en que superen el valor del vehículo en el momento de la celebración del contrato de compraventa (precio de compraventa pagado menos el importe de los daños). 34

El comprador de un vehículo no se enriquece cuando utiliza su vehículo. Su vehículo, que ya ha adquirido a un precio demasiado elevado debido a la infracción por parte del fabricante del artículo 5, apartado 2, del Reglamento 715/2007, pierde más valor con cada kilómetro recorrido. Por lo tanto, el beneficio de uso del propietario se ve compensado por una reducción inversa del valor de su propiedad. La compensación de estas ventajas de uso a favor del fabricante no es, por tanto, un despojo de un enriquecimiento por parte del comprador, sino una doble reducción patrimonial (en primer lugar por la pérdida de valor de su propiedad, en segundo lugar por la reducción del derecho a indemnización por daños y perjuicios). Esto se aplica tanto más si el importe de los daños se reduce a cero en el curso de dicha compensación y el demandante debe permitir que el valor residual de su vehículo reduzca su reclamación, incluso si no lo ha vendido en absoluto y, en consecuencia, no ha realizado ningún producto de la venta. 35

En consecuencia, cabe señalar: La compensación de las prestaciones de uso conduce a que la indemnización del daño sufrido, exigida por el Derecho de la UE, se haga prácticamente imposible a partir de cierta distancia recorrida tras la compra. 36

En la literatura y parte de la jurisprudencia también se critica que al aplicar la equiparación de prestaciones en combinación con la denegación de los denominados intereses extracontractuales, el BGH juzga erróneamente la naturaleza y función del derecho de daños así como valores centrales del derecho civil aplicable y contradice la jurisprudencia de otros tribunales civiles.<sup>13</sup> **Ello se debe a que, si el interés extracontractual está destinado a compensar la pérdida de la posibilidad de uso de la sustancia material incautada (total o parcialmente) y el vehículo que los compradores de gasóleo podían utilizar ha ocupado el lugar del dinero, si se examina más detenidamente se trata también de un doble cálculo de la compensación por el uso del vehículo de motor a costa de los compradores del vehículo, cuando el BGH tiene en cuenta, por un lado, el beneficio abstracto del uso a costa de los compradores del vehículo y, por otro lado, deduce la indemnización concreta por el uso -calculada en función de los kilómetros recorridos y de un kilometraje total hipotético- de la indemnización a pagar.**<sup>14</sup> 37

Además, tener en cuenta el valor residual no realizado a través de la reventa suele significar que cualquier daño diferencial ya se habría consumido en el momento de celebrar el contrato sin que el comprador hubiera recorrido un solo kilómetro con su vehículo. En opinión del BGH, esto se 38

<sup>11</sup> véase BGH, sentencia de 30 de julio de 2020, expediente nº VI ZR VI ZR 397/19, apartado 25.

<sup>12</sup> véase BGH, sentencia de 26 de junio de 2023, Ref. 335/21, apdo. 44.

<sup>13</sup> véase Heese, NJW 2020, 2779 [2784], párr. 85.

<sup>14</sup> véase sentencia OLG Karlsruhe de. 19 de noviembre de 2019, Ref. 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963 apdo. 116; sentencia del OLG de Colonia de 26 de mayo de 2020, Ref. 26 de mayo de 2020, Ref. 4 U 188/19, BeckRS 2020, 15291 apdo. 40; sentencia del OLG de Oldenburg de 12 de marzo de 2020, Ref. 14 U 302/19, BeckRS 2020, 3450 apdo. 57.

ajusta, no obstante, al Derecho de la UE, teniendo en cuenta la exigencia de sanciones efectivas y disuasorias.<sup>15</sup>

El BGH deniega la reclamación del comprador contra el fabricante del vehículo por los denominados "intereses extracontractuales" con arreglo al artículo 849 del BGB desde el momento del acto dañoso (pago del precio de compra) en caso de utilización de un defeat device no autorizado. 39

Supone una grave diferencia económica que el comprador de un vehículo sólo reciba intereses por el precio de compra cobrado de más desde el contrato de compraventa (daño diferencial) años más tarde desde la fecha de notificación de la demanda o que ya reciba intereses por el precio de compra pagado de más por el período transcurrido desde la fecha de compra. Por el contrario, no hay ninguna razón objetiva para que un fabricante de vehículos pueda utilizar el sobrepago durante años sin intereses y operar con él sin tener que entregar el enriquecimiento ilícito resultante al perjudicado. La denegación de la reclamación de intereses legales por el período transcurrido desde la celebración del contrato de compraventa es contraria a la reparación efectiva del daño sufrido. El dinero gastado en el vehículo ya no está a disposición del comprador del vehículo desde el momento del pago del precio de compra, es decir, ha perdido la posibilidad de utilizar esta cantidad al pagar el precio de compra. 40

No sería compatible con el principio de efectividad con arreglo al Derecho de la UE y al artículo 13 del Reglamento 715/2007/CE, según el cual las sanciones contra las infracciones de este Reglamento deben ser "efectivas, proporcionadas y disuasorias",<sup>16</sup> si ya se hubiera producido un daño al celebrar un contrato de compra de un vehículo que infringe el Derecho de la UE debido a un precio de compra inflado, pero sólo se concedieran intereses sobre este daño, a saber, el precio de compra inflado, a partir de la fecha de notificación de la demanda, que puede ser varios años posterior a la fecha del daño. A este respecto, a la luz del principio de efectividad del Derecho de la UE en relación con el art. artículo 13 del Reglamento 715/2007/CE, también debe reconocerse el hecho de que la infracción del Reglamento 715/2007/CE fue culpable, sistemática y tuvo lugar durante un período de tiempo más largo en perjuicio de un gran número de compradores de vehículos y que la indemnización por los daños sufridos en el caso concreto dista mucho de una absorción general del denominado beneficio del infractor. 41

Por lo tanto, la legislación de la UE debería exigir una reclamación de intereses desde el momento del acto perjudicial, es decir, la compra del vehículo. Las normativas nacionales que se niegan a ello y sólo conceden intereses desde el momento de la litispendencia o el impago dificultan la ejecución efectiva de las reclamaciones de daños y perjuicios y son contrarias al principio de efectividad y al principio de reparación íntegra de los daños y perjuicios con arreglo al artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007.<sup>17</sup> Resulta cuando menos dudoso que sea conforme con el Derecho de la UE conceder intereses al comprador del vehículo sólo desde el momento de la litispendencia o el impago y no desde el momento del acto dañoso por parte del fabricante del vehículo. El Tribunal de Justicia ha aclarado en varias sentencias que el principio de efectividad y el principio de reparación íntegra se vulneran si las disposiciones nacionales o su interpretación obstaculizan la ejecución de las reclamaciones con arreglo al Derecho de la UE. 42

<sup>15</sup> véase BGH, sentencia de 26 de junio de 2023, Ref. VIa ZR 335/21, apdo. 44, 80.

<sup>16</sup> Véase también la misma formulación en el artículo 13 de la Directiva 2005/29/CE sobre las prácticas comerciales desleales.

<sup>17</sup> cf. TJCE, sentencia de 21 de marzo de 2023, Mercedes-Benz Group, asunto C-100/21, apartado 93.

En su jurisprudencia, el Tribunal de Justicia subraya que una reclamación de daños y perjuicios con arreglo al Derecho de la UE debe incluir la reparación íntegra del daño sufrido. Esto incluye también el derecho a percibir intereses desde el momento del acto lesivo para garantizar la igualdad económica de la parte perjudicada. Los intereses de demora no son una mera reclamación accesoria, sino un componente esencial de la indemnización.<sup>18</sup>

43

### (3) Reparto de las costas judiciales

#### (a) Explicaciones

Teniendo en cuenta el reparto de las costas judiciales con arreglo al Derecho procesal civil nacional (artículos 91 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil alemana), el resultado económico de los procedimientos judiciales pendientes en el momento de la sentencia del BGH suele ser inverso y francamente absurdo. En consecuencia, los demandantes perjudicados siempre pierden su caso en el contexto de una evaluación económica global - incluso si han ganado el caso en el sentido jurídico. Esto conduce a una situación paradójica que no puede conciliarse con los requisitos de la legislación de la UE: **en Alemania, no es el fabricante del vehículo el que indemniza al demandante por los daños, sino que son los demandantes los que indemnizan a los fabricantes si ganan el caso.**

44

Con arreglo al Derecho procesal civil alemán, la parte perdedora debe correr con las costas del litigio y, en particular, reembolsar los gastos en que haya incurrido la parte contraria en la medida en que hayan sido necesarios para la oportuna tramitación o defensa jurídica. Este principio denominado "todo o nada" se regula en el artículo 91 del ZPO. No obstante lo anterior, las costas del litigio se compensarán entre sí o se dividirán proporcionalmente si cada parte tiene parte de éxito y parte de fracaso en el litigio (artículo 92, apartado 1, del ZPO). De acuerdo con esto, el tribunal determina generalmente una proporción de costes basada en la proporción real entre ganadores y perdedores en el procedimiento principal (la denominada decisión básica sobre costes).

45

La aplicación del Derecho de la Unión conforme a las normas de interpretación de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-100/21, de 21 de marzo de 2023, llevó al Tribunal Federal de Justicia a establecer como límite máximo de reclamación el 15% en su decisión de 26 de junio de 2023. Sin embargo, en el momento de su decisión, se calcula que había hasta cien mil procedimientos judiciales pendientes en Alemania en los que el objeto de la acción era la reclamación de rescisión del contrato de compraventa (reparación total). Tras la decisión, los demandantes tuvieron que cambiar sus reclamaciones de los llamados daños mayores a los menores (daños diferenciales). Si no lo hacían, sus demandas eran desestimadas en su totalidad.<sup>19</sup>

46

Aunque el BGH redujo la reclamación de daños y perjuicios a entre el 5% y el 15% del precio de compra, no hizo ninguna declaración a la luz de la legislación de la UE en el sentido de que si un fabricante de vehículos es declarado culpable de utilizar un dispositivo de desactivación no autorizado, también debe correr con la totalidad o al menos con la mayor parte de las costas judiciales.

47

<sup>18</sup> Véase TJCE, sentencias de 13 de julio de 2006, Manfredi y otros, C-295/04 a C-298/04 y de 21 de diciembre de 2016, Gutiérrez Naranjo y otros, C-154/15, C-307/15 y C-308.

<sup>19</sup> véase BGH, sentencia de 23.04.2024, Ref. 1132/22, apdo. 14.

Según la resolución del Tribunal Federal de Justicia, la conversión de la demanda, necesaria en términos de procedimiento civil, es una modificación admisible de la demanda con arreglo al Derecho procesal civil alemán, ya que la demanda por los denominados daños mayores, que originalmente se basaba principalmente en los artículos 826, 31 BGB, por un lado, y la demanda por daños diferenciales con arreglo al artículo 823 (2) BGB en relación con el artículo 6 (1), 27 (1) EG-FGV, por otro, se basan meramente en diferentes métodos de cálculo de los daños. §§ Los artículos 6 (1) y 27 (1) del EG-FGV, por otra parte, se basan meramente en diferentes métodos de cálculo de los daños, que están esencialmente vinculados a la inversión de confianza del comprador al celebrar el contrato de compraventa.<sup>20</sup>

Este cambio de aplicación afectó a casi todos los casos de diésel pendientes ante los tribunales regionales alemanes, los tribunales regionales superiores y el Tribunal Federal de Justicia hasta el 23 de junio de 2023. Basándose en una encuesta realizada entre sus miembros, la WVR calcula que se trata de hasta 100.000 procedimientos. La principal reclamación por daños y perjuicios es la anulación del contrato de compra, la nueva reclamación por daños y perjuicios diferenciales es de entre el 5% y el 15% del precio de compra. Según la legislación alemana, la cuantía en litigio es el criterio para calcular las costas procesales. Si un demandante solicita la rescisión, el valor en litigio es el precio de compra del vehículo menos los beneficios del uso.<sup>21</sup>

### (b) Análisis empírico

En Alemania, los costes de los procedimientos judiciales se basan en la cuantía en litigio y la carga de costes del litigante respectivo se basa en la proporción entre su victoria y su derrota. También se analizaron aquí los coeficientes de costes del demandante en caso de victoria (parcial) recogidos en las resoluciones judiciales.

**Por término medio, el demandante tiene que correr con el 60% (mediana 66%) de los costes procesales de la primera instancia en los casos de éxito aquí analizados.** En el caso de una acción original de anulación con un valor de litigio de honorarios (precio de compra menos compensación por uso) de 30.000 euros, esto corresponde a unos costes procesales legales de al menos **6.619,43 euros** sólo para la primera instancia; **de ellos, el demandante tiene que soportar una media de 3.971,66 euros (mediana: 4.368,82 euros).** Esto significa que, por regla general, su suma de indemnización se consume completamente por el reparto de costes.

<sup>20</sup> véase BGH, sentencia de 26 de junio de 2023, ref. VIa ZR 335/21, apdo. 45.

<sup>21</sup> véase BGH, sentencia de 25 de mayo de 2020, VI ZR 316/20, apdo. 57.

Prozesskosten	1. Instanz	Berufung	Revision
	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
▼ Gerichtskosten			
Summe Gerichtskosten	1.347,00 €	1.796,00 €	2.245,00 €
▼ Eigene Anwaltskosten RVG			
Summe eigene Anwaltskosten	2.864,93 €	3.205,86 €	4.342,31 €
▼ Gegnerische Anwaltskosten			
Summe gegnerische Anwaltskosten	2.407,50 €	2.694,00 €	3.649,00 €
Gesamtsumme Prozesskosten	6.619,43 €	7.695,86 €	10.236,31 €
Gesamtsumme alle Instanzen	24.551,60 €		

Figura 7: Extracto de la calculadora de costes del proceso Foris<sup>22</sup>

Los procedimientos analizados en la instancia de apelación fueron aún más desventajosos económicamente para los demandantes a pesar de su éxito jurídico en cuanto al fondo. Esto se debe a que los costes procesales impuestos a los demandantes para ambas instancias ascendieron conjuntamente a una media del 81% (mediana: 88%).

Con un **valor original del litigio de honorarios de 30.000,00 EUR**, las costas procesales legales para ambas instancias ascendieron a **14.315,29 EUR**. Si el demandante soporta una media del 81% (mediana: 88%) de estos costes, esto corresponde a unos costes totales de **11.595,38 EUR** (o una mediana de **12.597,45 EUR**) para la acción legal interpuesta en dos instancias. La importancia de esta carga mucho mayor de las costas judiciales para el demandante en comparación con el fabricante de vehículos demandado se ilustra de forma especialmente vívida con el siguiente ejemplo:

Por consiguiente, en un caso medio (precio de compra del vehículo de 40.013,23 euros; mediana: 37.674,97 euros) y un valor del litigio de honorarios de 30.000,00 euros, al recurrente sólo se le habría concedido una indemnización con una probabilidad del 24%, a saber, por un importe de **3.764,27 euros** (mediana: **3.052,20 euros**). Sin embargo, estos ingresos se ven compensados por las costas procesales prorrateadas en dos instancias, que ascienden a un total de **11.595,38 euros** (o una mediana de **12.597,45 euros**) a cargo del demandante.

Esto significa que en todos los casos en los que el demandante solicitó originalmente (con razón) una anulación (repercusión total) y tuvo que modificar su demanda en el curso de la sentencia del BGH de 26 de junio de 2023 durante el procedimiento en curso, los costes procesales que se le impusieron superan el importe de la indemnización concedida **en una media de 2,1 veces, es decir, en 7.831,11 euros, y en una mediana de 3,1 veces, es decir, en 9.545,25 euros**. En conjunto, esto se traduce en un resultado económico global claramente negativo para el comprador del vehículo perjudicado, incluso en el caso de que prospere una acción judicial en virtud de la legislación sobre responsabilidad civil; por lo tanto, para el demandante es indiferente que prospere o no su acción contra el fabricante del vehículo, ya que en ambos casos sale con las manos vacías.

<sup>22</sup> cf. <https://www.foris.com/prozesskostenrechner/>

### Pérdida económica con relación de coste a cargo del demandante:

Incluso en los 145 procedimientos examinados en primera instancia y con éxito para el demandante (cálculo basado en la cuantía de la sentencia y el coeficiente de gastos), se produce una pérdida económica total para el demandante si la demanda se prosigue legítimamente.

56

#### I. Primera instancia (costas judiciales: 6.619,43 euros)

Partida de gastos	media	Mediana
Importe de la indemnización tras la sentencia	3.701,13 EUROS	3.319,50 EUROS
Costes de los litigios a cuota (60 o 66%)	- 3.971,66 EUROS	- 4.368,82 EUROS
<b>Saldo de la sentencia y costas judiciales</b>	<b>-270,53 EUROS</b>	<b>1.049,32 EUROS</b>

#### I. y II. Instancia (costas judiciales: 14.315,29 euros)

Partida de gastos	media	Mediana
Importe de la indemnización tras la sentencia	3.764,27 EUROS	3.052,20 EUROS
Costes de los litigios a cuota (81 o 88%)	11.595,38 EUROS	- 12.597,45 EUR
<b>Saldo de la sentencia y costas judiciales</b>	<b>EUR -7.831,11</b>	<b>9.545,25 EUROS</b>

En caso de que el procedimiento prospere para el demandante en segunda instancia (cálculo basado en la cuantía de la sentencia y el coeficiente de coste medio), no se produce ninguna ventaja económica para el demandante si la demanda se ejercita legítimamente, sino un grave perjuicio económico.

57

Incluso en el caso de que prospere totalmente una sentencia por daños diferenciales, ésta sólo puede dar lugar a una estimación parcial de la demanda como porcentaje de la reclamación original (daños mayores). Esto significa que los costes procesales que recaen sobre el demandante superan regularmente la indemnización que se le concede. **Desde una perspectiva económica global, esto da lugar a un saldo negativo para el demandante a pesar de la estimación parcial de la demanda, aunque la demanda original (daños y perjuicios mayores) no fuera una tergiversación o incluso un abuso, sino más bien una demanda justificada y adecuada según las normas de los tribunales supremos nacionales.**<sup>23</sup>

58

#### (c) Legal Clasificación

En su jurisprudencia reiterada, el Tribunal de Justicia reconoce un riesgo no desdeñable de que los titulares de una posición jurídica conferida por el Derecho de la Unión se vean disuadidos por el Derecho procesal civil nacional de hacer valer las pretensiones a las que tienen derecho en virtud del Derecho de la Unión debido a los costes de un procedimiento judicial en comparación con el importe de la pretensión controvertida.<sup>24</sup>

59

<sup>23</sup> véase BGH, sentencia de 5 de junio de 2024, asunto n° IV ZR 140/23, apartado 8.

<sup>24</sup> Véase TJUE, sentencias de 13/09/2018, Profi Credit Polska, C-176/17, apartado 69; de 18/02/2016, Finanzmadrid EFC, apartado 52; de 14/03/2013, Aziz, apartado 58; y de 14/06/2012, Banco Español de Crédito, apartado 54.

Basándose en este riesgo, el Tribunal de Justicia ha dictaminado que, en determinadas circunstancias, las disposiciones del Derecho procesal civil nacional pueden ser incompatibles con el Derecho de la Unión de rango superior y, por tanto, no deben aplicarse. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, tal es el caso cuando el titular de una posición jurídica que protege intereses individuales en virtud del Derecho de la Unión es condenado a pagar una parte de las costas procesales en caso de desestimación parcial de la pretensión reconocida, aunque no pueda cuantificar correctamente la pretensión debido a una situación jurídica poco clara o a una práctica contradictoria.<sup>25</sup> 60

Esto puede trasladarse a las constelaciones de casos del complejo diésel. Si, tras la constatación de que el fabricante del vehículo ha infringido la prohibición contenida en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento núm. 715/2007, la solicitud de indemnización adecuada del adquirente del vehículo sólo se estima parcialmente porque es prácticamente imposible o excesivamente difícil para el adquirente del vehículo y demandante determinar previamente con precisión el alcance de su pretensión de indemnización, una norma procesal según la cual este adquirente del vehículo debe soportar parte de las costas de dicho procedimiento puede disuadirle de ejercer los derechos que le confiere el Derecho de la Unión, en particular los derechos previstos en el art. 18, apartado 1, 26, apartado 1, y 46 de la Directiva 2007/46/CE, en relación con el artículo 3, apartado 10, y el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007, en relación con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, sentencia de 17 de diciembre de 2020, ref. C-693/18, sentencia de 14.07.2022, ref. C-128/20, C-134/20, C-145/20, sentencia de 21.03. 2023, ref. C-100/21, ya que protege los intereses individuales del comprador individual de un vehículo de motor frente a su fabricante. 61

En consecuencia, las costas del procedimiento podían imponerse íntegramente al fabricante de vehículos demandado en virtud de la primacía del Derecho de la Unión, haciendo caso omiso del artículo 92 ZPO. 62

#### d. Resultado de la evaluación

Las decisiones judiciales en el periodo analizado fueron mayoritariamente negativas para los compradores de vehículos perjudicados. Esto se aplica tanto a la primera instancia como a la instancia de apelación. Por ejemplo, el 88% de las decisiones en primera instancia y el 66% de las decisiones en apelación rechazaron íntegramente la reclamación de daños y perjuicios de los demandantes contra el respectivo fabricante de vehículos. 63

**La razón más importante aducida** por los tribunales nacionales para desestimar las reclamaciones de daños y perjuicios en ambas instancias fue la presunción de que los daños y perjuicios se habían agotado, lo que representó más de la mitad (53%) de las decisiones de desestimación en apelación. En primera instancia, el 45% de las resoluciones judiciales desestimatorias de demandas seguían basándose en una supuesta absorción de los daños. Esto puede considerarse un motivo estructural de desestimación. **La segunda razón más importante aducida** por los tribunales para desestimar una reclamación en ambas instancias fue la posibilidad de exculpación estructural debida a un error jurídico del fabricante del vehículo, el 64

<sup>25</sup> Véase TJCE, sentencias de 21 de marzo de 2024, Profi Credit Bulgaria, C-714/22, apartados 82-87; y de 16 de julio de 2020, Caixabank y Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, C-224/19 y C-259/19, apartados 83, 98.

denominado "error de prohibición inevitable". Esta fue la base del 24% de las decisiones de apelación desestimadas y del 27% de las decisiones de los tribunales de primera instancia.

#### IV. Conclusión

La jurisprudencia del Tribunal Federal de Justicia y las sentencias de los tribunales civiles alemanes en el escándalo de las emisiones basadas en las normas por él establecidas socavan sistemáticamente el Derecho medioambiental de la Unión que protege a las personas. 65

En Alemania, es prácticamente imposible que el comprador de un vehículo de motor reciba una indemnización adecuada por los daños causados por la infracción por el fabricante del vehículo de la prohibición contenida en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento nº 715/2007. En algunos casos, los tribunales niegan la existencia de un dispositivo de desactivación ilegal, en contra de las conclusiones del TJCE, y en otros casos rechazan las reclamaciones alegando que el fabricante del vehículo cometió un error inevitable al creer que el dispositivo podía autorizarse. 66

Si los tribunales llegan a una sentencia condenatoria, la acumulación del límite máximo de indemnización por daños y perjuicios del 5% al 15%, la institución jurídica de la llamada equiparación de prestaciones y el reparto de las costas judiciales con arreglo al Derecho nacional de conformidad con la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1879 conducen a un resultado absurdo. En consecuencia, los demandantes perjudicados siempre pierden sus procedimientos pendientes en el momento de la decisión del Tribunal Federal de Justicia en junio de 2023 en el marco de una evaluación económica global - incluso si han ganado el caso en el sentido jurídico. Esto conduce a una situación que simplemente no puede conciliarse con la legislación de la UE: en Alemania, no es el fabricante del vehículo el responsable de los daños que ha causado, sino que el propio demandante, si gana el caso, tiene que pagar una especie de tasa de penalización al causante del daño por proseguir con sus reclamaciones protegidas por la legislación de la UE. 67

Con la próxima decisión del Tribunal de Justicia sobre la petición de decisión prejudicial del Tribunal Regional de Ravensburg (asunto C-666/23), se negocia de nuevo la eficacia práctica de la legislación medioambiental de la UE. El tiempo que han tardado los tribunales alemanes en tratar la cuestión del diésel y la falta de voluntad de los fabricantes de vehículos para llegar a una solución consensuada de las demandas demuestran por sí solos que, sin una orientación clara del Tribunal de Justicia, los tribunales nacionales están socavando el principio de eficacia del Derecho de la UE y simplemente no están dispuestos a abandonar su enfoque jurídico predominantemente favorable a los contaminadores en consonancia con el Derecho de la UE, y mucho menos a imponer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias a los contaminadores. 68

Sólo si el Tribunal de Justicia aclara sus directrices del asunto C-100/23 podrá garantizar que sus exigencias de la sentencia de 21 de marzo de 2023, asunto C-100/21, apartado 93, se tengan debidamente en cuenta en la Unión. En consecuencia, no debe hacerse prácticamente imposible o excesivamente difícil que el comprador de un vehículo de motor obtenga una indemnización adecuada por los daños sufridos como consecuencia de la infracción por el fabricante del artículo 5, apartado 2, del Reglamento nº 715/2007. 69