



***DIESELGATE: LA CUESTIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL  
INTERNACIONAL ANTE EL TJUE\****  
**(ASUNTO *VEREIN FÜR KONSUMENTENINFORMATION*, C-343/19)**

***M<sup>a</sup> Victoria Cuartero Rubio\****  
*Catedrática de Derecho Internacional Privado*  
*Universidad de Castilla-La Mancha*

*Fecha de publicación: 1 de septiembre de 2020*

**Resumen:** El TJUE confirma la competencia judicial internacional de los tribunales del Estado en que se adquirieron los vehículos manipulados para conocer de la demanda por responsabilidad extracontractual. Dada la dimensión litigiosa del *Dieselgate*, una Sentencia a tener muy en cuenta.

1. Los hechos son bien conocidos. Volkswagen manipuló el *software* de sus vehículos para alterar los datos de emisiones de gases de escape de los motores, dando lugar a lo que es conocido como *Dieselgate*. La extraordinaria dimensión litigiosa del asunto es inmediata: los vehículos manipulados se cuentan por millones, los mercados afectados son muchos y el asunto tiene implicaciones tanto de Derecho público como de Derecho privado. Centrados en la perspectiva de la litigación civil, la primera pregunta a la que se enfrenta el *Dieselgate* es la relativa a la competencia judicial internacional. En esta clave se presenta la STJUE (Sala Primera) de 9 de julio de 2020, *Verein für Konsumenteninformation*, asunto C-343/19, que da una nueva ocasión al TJUE para interpretar el Reglamento Bruselas I bis, en concreto, el foro en materia delictual o cuasidelictual<sup>1</sup>. El Tribunal consagra el entendimiento de este foro defendido por la

---

\* Trabajo realizado en el marco de la ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana.

\* ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-6275-9333>

<sup>1</sup> Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.



demandante, la *Verein für Konsumenteninformation* (en adelante *VKI*)<sup>2</sup>. La demandante merece un momento de atención. Es una asociación austriaca para la defensa de los intereses de los consumidores, que está detrás de varias Sentencias relevantes del TJUE en materia de consumo; en relación con las cuestiones que son objeto del Dipr, alguna de calado como la STJUE de 28 de julio de 2016 o, más recientemente, la STJUE de 3 de octubre de 2019, asuntos a los que también ha dado nombre<sup>3</sup>.

2. El litigio en el origen de la STJUE que se reseña es el planteado contra Volkswagen por la *VKI*, en nombre de 574 consumidores, ante los tribunales austriacos, por responsabilidad extracontractual. La *VKI* solicitaba una indemnización millonaria, así como la responsabilidad por daños y perjuicios futuros, aún no cuantificables, con causa en el perjuicio que ocasionó a los consumidores adquirir los vehículos manipulados a un precio, cuando, en realidad, su valor era sensiblemente inferior. Los consumidores representados por *VKI* habían adquirido los vehículos en Austria. La demanda se presentó ante los tribunales austriacos, sobre la base del art. 7.2 del Reglamento Bruselas I bis. Este precepto determina la competencia judicial internacional en materia delictual o cuasidelictual del tribunal del “lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso”. Volkswagen, que tiene su domicilio social en Alemania, cuestionó la competencia. El órgano proponente planteó entonces la cuestión prejudicial en interpretación del art. 7.2 pues albergaba dudas sobre la competencia en el caso de los tribunales austriacos, que vendría justificada como lugar donde se adquirieron y entregaron los vehículos causantes del daño sufrido por los consumidores; un daño que podría considerarse indirecto y exclusivamente patrimonial.

La Sentencia parte de la amplia interpretación acuñada del precepto, conforme a la cual el concepto de “hecho dañoso” se refiere al lugar donde se haya producido, bien el hecho causante del daño, bien el daño. También recuerda los límites de esta interpretación extensiva, que no sirve para justificar la competencia del tribunal del lugar de producción de las eventuales consecuencias perjudiciales indirectas. En el caso de autos, el Tribunal establece que el lugar de producción del daño es Austria, y que es un daño inicial y no un daño por consecuencia. En este sentido argumenta que el daño alegado es la diferencia precio-valor real, por lo que se materializa al momento de la adquisición del vehículo. También descarta que, como planteaba el órgano, estemos ante un perjuicio puramente

---

<sup>2</sup> El fallo de la Sentencia es el siguiente: “El artículo 7, punto 2, del Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, debe interpretarse en el sentido de que, cuando determinados vehículos han sido equipados ilegalmente en un Estado miembro por su fabricante con un *software* que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape antes de ser adquiridos a un tercero en otro Estado miembro, el lugar de materialización del daño se halla en este último Estado miembro”.

<sup>3</sup> Asunto *Verein für Konsumenteninformation*, C-191/15, y asunto *Verein für Konsumenteninformation*, C-272/18,



patrimonial, sin relación con un bien material, puesto que se trata de un daño material resultante de una pérdida de valor pero asociada a un bien material, que es el vehículo. Esta solución, sostiene la Sentencia, es respetuosa con los principios de previsibilidad, proximidad y buena administración de justicia, y coherente con la interpretación del concepto “lugar de producción del daño” acogido en el sector del Derecho aplicable, esto es, en el Reglamento Roma II<sup>4</sup>.

3. Para comprender debidamente esta solución conviene recordar el contexto. Primero, el foro del art. 7.2 es un foro especial por razón de la materia. Es un foro alternativo al foro general del domicilio del demandado, art. 4.1 del Reglamento. La activación de uno u otro queda a la estrategia procesal del demandante. En un supuesto como el presente, el foro del domicilio del demandado lleva la demanda a los tribunales alemanes, que es una opción posible, pero dado que la asociación demandante está domiciliada en Austria, supondría un litigio claramente más costoso. Segundo, el foro del art. 7.2 es muy complejo. Anclada en la clásica regla *forum loci delicti commissi* su regulación en el Reglamento Bruselas I bis fue objeto de una interpretación del principio de proximidad, beneficiosa para la víctima del daño, desde fecha muy temprana. El clásico asunto *Minas de Potasa de Alsacia* incorporó la comprensión doble “lugar del hecho causante-lugar del daño”, de manera que, si ambos lugares no coinciden, se abría a la víctima otra opción procesal<sup>5</sup>. La complejidad del foro deriva en gran medida del concepto de materia delictual o cuasidelictual que integra el supuesto de hecho de la norma, ya que incluye una variedad considerable de títulos de responsabilidad bien distintos, y en los que la traslación de esta solución conduce a resultados diversos. En *Minas de Potasa de Alsacia*, la acción contaminante de una empresa en un punto del río Rin, con consecuencias en los sucesivos Estados ribereños, abría una competencia judicial internacional limitada, previsible, razonable. Pero piénsese ahora en la traslación de esta solución a la competencia judicial internacional para conocer de una demanda de responsabilidad por daños por violación de derechos de autor, perpetrados mediante internet, por tanto, con un alcance global. La jurisprudencia del TJUE se encarga de equilibrar casuísticamente aquella interpretación extensiva con la necesidad de previsibilidad y proximidad. Por estas razones, la invocación de estos principios, connaturales a la exégesis de cualquier foro del Reglamento, cobran un protagonismo particular en el foro del art. 7.2<sup>6</sup>. Con esta luz, la concreción del daño en el lugar en que la empresa vende y entrega el vehículo, y

---

<sup>4</sup> Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales. El art. 6.1 del Reglamento contiene una norma especial para la determinación de la ley aplicable a los actos de competencia desleal con efectos sobre los intereses de los consumidores, norma que localiza la situación privada por el mercado afectado: “La ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un acto de competencia desleal será la ley del país en cuyo territorio las relaciones de competencia o los intereses colectivos de los consumidores resulten o puedan resultar afectados”.

<sup>5</sup> STJUE de 30 de noviembre de 1976, C-21-76, donde se argumenta esta interpretación.

<sup>6</sup> Considerandos 15 y 16 del Reglamento.



la subsiguiente posibilidad de resultar demandada ante cualquier tribunal de la Unión, siempre que se haya comercializado el producto allí, es razonable, por cuanto no va más allá del mercado afectado por la conducta fraudulenta: no es un foro imprevisible, ni ajeno a las expectativas que la empresa debió asociar a su actuación.

4. Esto visto desde la empresa demandada. Respecto a la asociación de consumidores demandante y, por extensión, la posición del consumidor, el TJUE asume la interpretación en la que la VKI basó su actuación procesal. Es, sin duda, favorable a los intereses de los consumidores por cuanto permite la competencia judicial internacional de los tribunales del lugar donde se adquirió el vehículo. El resultado en términos de Derecho del consumo es positivo. La localización del daño en el lugar donde se adquirió el bien no necesariamente coincide con el domicilio del consumidor. Esta solución, que de forma indirecta constituiría el foro (generalmente exorbitante) “domicilio del demandante”, es la propia del régimen de protección del consumidor de los arts. 17-19 del Reglamento, esto es, la que se garantiza en los supuestos de contratos de consumo incluidos en su ámbito de aplicación. Pero no estamos aquí ante un foro de protección: en el marco de la responsabilidad extracontractual el consumidor no es consumidor sino víctima de un daño, y la lógica que subyace en el foro es totalmente distinta. Sin embargo, en la práctica no será extraño que el lugar de adquisición del vehículo y el domicilio del demandado estén radicados en un mismo Estado miembro, con lo que, se llegaría a una solución igualmente protectora del consumidor, aunque con una racionalidad ajena y una proximidad basada en la afectación del mercado y no en un objetivo de protección. En este sentido, hay que subrayar que la Sentencia invoca reiteradamente la STJUE de 29 de julio de 2019, *Tibor-Trans*, C-451/18, cuya estructura argumental prácticamente replica. En aquel caso, el Tribunal resolvía sobre la competencia judicial internacional de otro asunto, también mediático y causa de un piélago de litigios: el conocido como “Cártel camiones”. En definitiva, empresarios y consumidores reclamando daños y perjuicios por precios alterados confluyen en un foro de competencia que se mide por la afectación del mercado.