

## El lugar de entrega de un vehículo determina la competencia para conocer de la acción de responsabilidad extracontractual frente a su fabricante

(STJUE de 22 de febrero del 2024, C-81/23)

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea interpreta en esta sentencia el concepto *lugar donde se haya producido el hecho dañoso* como determinante de la competencia judicial internacional en un caso en el que se reclama al fabricante de un vehículo el daño consistente en la diferencia entre el precio pagado y el valor real, diferencia generada por un vicio de fábrica.

---

### ELISA TORRALBA MENDIOLA

Profesora titular de Derecho Internacional Privado de la Universidad Autónoma de Madrid  
Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

**E**l Tribunal de Justicia de la Unión Europea responde a la petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo de lo Civil y Penal de Austria en el contexto de un litigio entre MA, domiciliado en Austria, y FCA Italy SpA y FPT Industrial SpA, dos sociedades italianas, en relación con la responsabilidad de estas últimas —como fabricante del vehículo la primera y del motor la segunda— por el daño resultante de la instalación de un dispositivo de desactivación que reduce la eficacia de los sistemas de control de las emi-

siones en un vehículo adquirido por MA. El vehículo había sido comprado por MA a un concesionario de automóviles establecido en Alemania, que lo entregó en Austria, donde tenía un almacén.

MA basaba la competencia del tribunal de Salzburgo en el artículo 7.2 del Reglamento 1215/2012, Bruselas I bis, según el que, en materia delictual o cuasi delictual, son competentes los tribunales «del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso». A juicio de MA, el daño se produjo en dicha ciudad porque allí se

consumó la venta con la entrega del bien. La competencia fue impugnada por FPT, que consideraba que la adquisición se produjo en Alemania, donde se firmó el contrato de compraventa entre las partes.

En su respuesta a la cuestión prejudicial planteada por el órgano remitente, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea recuerda la necesidad de hacer interpretaciones autónomas, propias del reglamento, y que la regla de competencia especial del artículo 7.2 se basa en la existencia de una conexión particularmente estrecha entre la controversia y los tribunales del lugar en que se ha producido el hecho dañoso, y dicha conexión justifica que se les atribuya competencia por razones de buena administración de la justicia y de una sustanciación adecuada del proceso. En materia extracontractual, el juez del lugar del daño se encuentra normalmente en la situación más adecuada para conocer del asunto, sobre todo por motivos de proximidad del litigio y de facilidad para la práctica de la prueba.

Por otra parte, el concepto *lugar donde se haya producido el hecho dañoso* se refiere al mismo tiempo al lugar donde se ha producido el daño y al lugar del hecho causal que originó ese daño, de modo que la acción puede ejercerse, a elección del demandante, ante los órganos jurisdiccionales de cualquiera de esos dos lugares. Por lo que se refiere al lugar del resultado, es necesario distinguir entre el daño inicial, directamente derivado del hecho causal, que es fundamento suficiente para la atribución de competencia, y las consecuencias adversas posteriores, derivadas de dicho daño inicial, que no pueden fundamentar la atribución de competencia.

En una sentencia anterior, en el asunto C-343/19, VKI, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea calificó de «daño inicial» (y no de consecuencia indirecta del perjuicio inicialmente sufrido por otras

personas) un perjuicio consistente en la pérdida de valor de un vehículo resultante de la diferencia entre el precio que el adquirente pagó por él y el valor real, que era inferior debido a la instalación de un *software* que manipulaba los datos relativos a las emisiones de los gases de escape. El tribunal consideró que ese perjuicio no tenía un carácter puramente patrimonial, ya que no se trataba de un daño que afectara directamente a los activos financieros de la parte perjudicada, sino de un perjuicio material correspondiente a la disminución del valor intrínseco del vehículo que aquella había adquirido y que resultó que adolecía de un vicio. En ese caso, el tribunal declaró que el lugar de materialización del daño se hallaba en el Estado miembro de adquisición del bien.

En el supuesto objeto de la presente sentencia, se entiende que el daño sufrido por el demandante no es diferente del que se producía en el asunto VKI, pero se cuestiona cuál es el lugar de adquisición del vehículo. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea concluye que el lugar de celebración del contrato de compraventa no puede ser en sí mismo determinante porque la responsabilidad delictual de los fabricantes se basa en haber equipado el vehículo con un dispositivo ilegal, en la existencia de un daño que resulta de la diferencia entre el precio pagado por el adquirente y el precio real del vehículo y en el establecimiento de la relación de causalidad entre ese hecho ilícito y ese daño, y es irrelevante a este respecto el modo de adquisición de dicho vehículo. Siendo así, no resulta indispensable para el examen del comportamiento reprochado y del alcance del daño reclamado analizar el contenido del contrato de compraventa mediante el que la víctima adquirió el vehículo.

En la medida en que el daño reclamado no constituye, como se ha visto, un perjuicio puramente económico, el «lugar donde se haya producido el hecho dañoso» tampoco es aquél en el que nace la obligación de pagar la diferencia entre el

precio que el adquirente perjudicado pagó por el vehículo que presenta un vicio y el valor real de este último.

El lugar de adquisición del vehículo —y, por lo tanto, el lugar donde se ha materializado el daño— es aquél en el que la instalación del dispositivo ilegal se materializa y despliega sus efectos perjudiciales

para el comprador final, es decir, el lugar donde se le entregó el vehículo. Esta interpretación responde al objetivo de previsibilidad de las normas de competencia en la medida en que el fabricante puede esperar razonablemente ser demandado ante los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros en los cuales los vehículos comercializados hayan sido entregados a los adquirentes finales.

---

*Advertencia legal:* El contenido de este documento no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

Para más información, consulte nuestra web [www.ga-p.com](http://www.ga-p.com), o diríjase al siguiente e-mail de contacto: [info@ga-p.com](mailto:info@ga-p.com).