

EL LUGAR DEL HECHO DAÑOSO EN LAS ACCIONES DERIVADAS DEL “DIESELGATE”: LA RECIENTE JURISPRUDENCIA DEL TJUE

THE PLACE OF HARMFUL EVENT IN “DIESELGATE” CLAIMS: RECENT JURISPRUDENCE OF THE CJEU

ANA CRESPO HERNÁNDEZ*

Sumario: I. PLANTEAMIENTO. II. LAS ACCIONES PARA LA REPARACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DEL “DIESELGATE”. III. EL LUGAR DEL HECHO DAÑOSO EN DEMANDAS EXTRACONTRACTUALES CONTRA FABRICANTES MANIPULADORES DEL *SOFTWARE*. IV. VALORACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA REPARACIÓN COLECTIVA DE LOS DAÑOS

RESUMEN: El TJUE se ha pronunciado, ya en dos ocasiones, sobre la determinación del lugar del hecho dañoso en demandas de responsabilidad civil interpuestas contra el fabricante por los adquirentes de vehículos afectados por el “dieselgate”. La Sentencia del TJUE C-343/19 en el asunto *VKI* estableció que en estos casos se puede demandar ante el tribunal del lugar de adquisición del vehículo. La más reciente Sentencia C-81/23 en el caso *FCA Italy* completa la anterior, indicando que si no coinciden lugar de celebración del contrato y lugar de entrega del vehículo, el daño se entiende materializado en el último. Las dos Sentencias facilitan que las víctimas litiguen ante sus propios tribunales, funcionando bien en demandas individuales. Sin embargo, las soluciones del Tribunal de Justicia se adecuan mal a las demandas colectivas interpuestas por asociaciones de consumidores, tan importantes en un caso de daños masivos como este.

ABSTRACT: *The CJEU has already ruled twice on the determination of the place where the harmful event occurs in civil liability claims brought against manufacturers by purchasers of vehicles affected by the ‘dieselgate’. CJEU Judgment C-343/19 in the VKI case established that in such cases, legal action can be taken before the court of the place of vehicle acquisition. The more recent Judgment C-81/23 in the FCA Italy case further complements the former, indicating that if the place of conclusion of the contract and the place of vehicle delivery do not coincide, the damage is considered to have occurred at the latter. These two judgments make it easier for victims to litigate before their own courts, working well in individual claims. However, the solutions provided by the Court of Justice are ill-suited for collective claims filed by consumer associations, which are crucial in cases of mass damages like this.*

PALABRAS CLAVE: Competencia judicial internacional, responsabilidad civil extracontractual, dieselgate, lugar del hecho dañoso, daño financiero, acción colectiva

KEYWORDS: *International Jurisdiction, tort liability, dieselgate, place of the harmful event, financial damage, collective action*

I. PLANTEAMIENTO

1. El objeto de las siguientes páginas es estudiar los problemas que plantea la determinación del tribunal internacionalmente competente en el marco de las demandas de responsabilidad

Fecha de recepción del trabajo: 15 de abril de 2024. Fecha de aceptación de la versión final: 30 de mayo de 2024.

* Profesora Titular de Derecho internacional privado. Universidad Rey Juan Carlos, ana.crespo@urjc.es.

civil extracontractual interpuestas por los adquirentes de vehículos afectados por el escándalo conocido como el “dieselgate”. Este estalló en septiembre de 2015, tras una investigación de la Agencia de protección del Medio ambiente americana, en la que se descubrió que la compañía alemana Volkswagen había instalado en algunos de sus vehículos diésel – los provistos de motores EA 189 – un programa informático cuyo objetivo era defraudar la normativa de control de emisiones¹. El *software* era capaz de detectar cuando el vehículo era sometido a un test de emisiones y durante este, se ajustaba a los límites previstos por el Reglamento (CE) núm. 715/2007²; sin embargo, en condiciones normales de circulación, el vehículo producía hasta 40 veces más emisiones de óxido de nitrógeno de las permitidas³.

2. Descubiertos los hechos, la compañía trató inmediatamente de encontrar una solución al problema. Para ello, en Europa, Volkswagen ofreció a los usuarios afectados una actualización gratuita del *software* con la que supuestamente los vehículos volvían a cumplir con la normativa. La KBA (autoridad alemana competente para la homologación de tipo) autorizó en junio de 2016 el nuevo programa informático y parecía que, con ello, el asunto quedaba solucionado; sin embargo, posteriormente se ha descubierto que el *software* actualizado tiene una eficacia limitada, ya que solo purifica los gases de forma totalmente eficiente en una ventana de temperaturas entre 15 y 33 grados y en altitudes inferiores a 1000 metros.

Hoy, los dos *softwares* referidos, tanto el original como el actualizado, se consideran contrarios al Derecho de la Unión Europea. La STJUE de 17 de diciembre de 2020⁴ ha declarado que el primer programa empleado, el llamado “*software* de conmutación”, es un dispositivo de desactivación prohibido por el art. 3.10 del Reglamento 715/2007. Posteriormente, tres Sentencias del TJUE, dictadas el 14 de julio de 2022⁵, han llegado a la misma conclusión en relación con el *software* actualizado, conocido como “ventana térmica” o “ventana de tempe-

-
- 1 Un buen resumen de los hechos del caso se encuentra en KRÄMER, L., “The Volkswagen Scandal – Air Pollution and Administrative Inertia”, *Environmental Law Network International*, núm. 2, 2016, pp. 64-74, pp. 64 ss.
 - 2 Reglamento (CE) núm. 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, *DOUE* núm. 171, de 29 de junio de 2007
 - 3 *Vid.* POCH, A., “Dieselgate: la responsabilidad directa del fabricante como consecuencia de la manipulación de la manipulación de las emisiones contaminantes de los motores diésel”, *Revista de Derecho vLex*, núm. 197, octubre 2020, pp. 1-16, p. 4.
 - 4 STJUE de 17 de diciembre de 2020, *CLCV*, as. C-693/18, ECLI:EU:C:2020:1040
 - 5 STJUE de 14 de Julio de 2022, *GSMB Invest*, as. C-128/20, ECLI:EU:C:2022:570, STJUE de 14 de Julio de 2022, *Volkswagen*, as. C-134/20, ECLI:EU:C:2022:571, y STJUE de 14 de Julio de 2022, *Porsche Inter Auto*, as. C-145/20, ECLI:EU:C:2022:572. También la STJUE de 8 de noviembre de 2022, *Deutsche Umwelthilfe eV*, as. C-873/19, ECLI:EU:C:2022:857, considera ilegal el *software* de ventana de temperaturas apoyándose en las decisiones anteriores. Sobre las sentencias de 14 de julio de 2022, *vid.* JANSSEN, A., “The Diesel Saga: the Next Round”, *Journal of European Consumer and Market Law*, vol. 11, 2022, pp. 169-200 y ARBOUR, M.E., “The Volkswagen Scandal at the CJEU: Defeat Devices between the Conformity Guarantee and Environment Law”, *European Journal of Risk Regulation*, núm. 13, 2022, pp. 670-681. En España, es muy completo el estudio de RODRIGUEZ GUITIÁN, A.M., “El Dieselgate y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Reflexiones a propósito de tres pronunciamientos de 14 de julio de 2022)”, *Anuario de Derecho Civil*, vol. 76, Núm. 2, 2023, pp. 729-792.

raturas”, dejando claro que la reparación realizada por Volkswagen como solución al fraude de las emisiones fue la instalación de un segundo dispositivo ilegal⁶. Sobre la base de esta jurisprudencia del TJUE, diferentes Sentencias judiciales alemanas están declarando ilegales las autorizaciones concedidas en 2016 por la KBA para la utilización del *software* de “ventana térmica”⁷.

3. El asunto ha tenido una enorme repercusión a nivel global. Según ha reconocido la compañía, la instalación del dispositivo de desactivación prohibido ha afectado por lo menos a once millones de vehículos vendidos en todo el mundo⁸. Además, con el tiempo se ha ido descubriendo que otros muchos fabricantes de automóviles, no solo Volkswagen, han utilizado el mismo tipo de programas informáticos⁹, burlando la normativa ambiental y logrando la homologación de vehículos que contaminan por encima de los límites previstos en la misma¹⁰.

Todo ello se ha traducido en un caso de enorme litigiosidad a nivel mundial. Aunque son muchos los problemas jurídicos que el mismo ha planteado, las siguientes páginas se van a ocupar en particular de la determinación de la competencia judicial internacional en las demandas de responsabilidad civil interpuestas. Esta cuestión ha cobrado protagonismo a partir de dos decisiones del TJUE referidas a la precisión del lugar del hecho dañoso en este tipo de supuestos: una primera Sentencia, dictada el 9 de julio de 2020 en el caso *VKI*¹¹, considera el lugar de adquisición del vehículo como lugar del daño; la más reciente STJUE de 22 de febrero de 2024 en el asunto *FCA Italy*¹² soluciona los casos en el vehículo se entrega en un país diferente de aquel en que se ha celebrado la compraventa. Tras exponer unas breves ideas sobre las diferentes acciones judiciales posibles en el marco del “dieselgate”, se analizará con

6 VILLACORTA, C., “The Dieselgate before Spanish Courts”, *Journal of European Consumer and Market Law*, núm. 3, 2023, pp. 128-134, p. 131

7 En primer lugar, la Sent. Tribunal Administrativo de Schleswig-Holsteinisches de 20 de febrero de 2023, as. 3A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00, considera que no hubiera debido concederse la autorización para el *software* de ventana térmica para los Volkswagen Golf TDI con motor EA 189. Más recientemente, la Sent. Tribunal Administrativo de Schleswig-Holsteinisches, de 17 de enero de 2024, as. Az. 3 A 332/20, ECLI:DE:VGSH:2024:0117.3A332.20.00 llega a la misma conclusión en relación con 62 tipos de vehículos con motores diésel EA 189 Euro 5 fabricados por el grupo Volkswagen. La última Sentencia declara de forma explícita que la KBA deberá tomar las medidas necesarias para que los vehículos afectados cumplan con las regulaciones de los Reglamentos europeos. Como indica C. VILLACORTA en relación con la primera de las Sentencias, si llegan a alcanzar firmeza, no hay que excluir que Volkswagen deba adoptar medidas para evitar que millones de vehículos diésel circulen ilegalmente por las carreteras europeas. *Vid.* “The Dieselgate before...”, *cit.*, p. 136

8 *Vid.* el documento informativo del Tribunal de Cuentas Europeo, “Respuesta de la UE al escándalo “dieselgate”, febrero 2019, disponible online en: https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/brp_vehicle_emissions/brp_vehicle_emissions_es.pdf, p. 13 y ss.

9 En <https://www.emissionsjustice.com/>, página web de la Asociación neerlandesa Diesel Emissions Justice Foundation, se pueden consultar los fabricantes europeos acusados de instalar *softwares* ilegales en vehículos europeos

10 *Vid.* RODRÍGUEZ GUITIÁN, A.M., “El Dieselgate y el Tribunal de Justicia...”, *cit.*, p. 730

11 STJUE de 9 de julio de 2020, *Verein für Konsumenteninformation y Volkswagen*, as. C-343/19, ECLI:EU:C:2020:534.

12 STJUE de 22 de febrero de 2024, *MA y FCA Italy*, as. C-81/23, ECLI:EU:C:2024:165

detalle esta jurisprudencia, y se valorará teniendo en consideración sus implicaciones en los casos en que la solicitud de reparación de los daños se articula a partir de acciones colectivas.

II. LAS ACCIONES PARA LA REPARACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DEL “DIESELGATE”

1 “Dieselgate”, reparación de las víctimas y Derecho internacional privado

4. Rebasando los aspectos de Derecho público, la actuación ilícita de los fabricantes de automóviles ha alcanzado al Derecho privado, al haber causado graves perjuicios a los millones de consumidores que adquirieron los vehículos sin sospechar su “trucaje”. Los daños sufridos por estos no solo han sido morales, sino también económicos, desde el momento en que la revelación de los hechos se tradujo en la inmediata pérdida de valor de los vehículos afectados.

Las solicitudes de reparación de los daños interpuestas por las víctimas del “dieselgate” han recibido respuestas muy diferentes en los distintos países afectados. El consorcio alemán lleva desde 2015 desembolsando millones en forma de multas y compensaciones en países como [EE.UU.](#), Alemania, Australia, Reino Unido o Canadá¹³, pero las indemnizaciones no han llegado a todos los países por igual. Muy llamativa es la diferencia de trato otorgada por la compañía a los consumidores norteamericanos y los europeos¹⁴: frente a las generosas indemnizaciones acordadas en Estados Unidos, en el mercado europeo, Volkswagen no ha considerado justificadas las indemnizaciones voluntarias a los consumidores que no residen en Alemania¹⁵. Así, en Europa, los consumidores que han pretendido el resarcimiento de los daños sufridos han tenido que acudir a los tribunales de justicia.

5. En los distintos países europeos se han planteado tanto demandas individuales como colectivas, que han utilizado diferentes bases jurídicas, interponiéndose tanto acciones de naturaleza extracontractual como contractual¹⁶. Ninguna de las opciones ha sido sencilla ni ha tenido

13 *Vid.* una panorámica de la litigación en Estados Unidos, Canadá, Australia, Alemania, Países Bajos y Chile en HENSLER, D.R. y otros, *The Globalization of Mass Civil Litigation. Lessons from the Volkswagen “Clean Diesel” Case*, RAND Corporation, 2021, disponible online en https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR917-1.html, pp. 25-57; en relación con los procedimientos en Alemania y en Estados Unidos, *vid.* ORMAZÁBAL SÁNCHEZ, “El “dieselgate” ante los tribunales alemanes y norteamericanos: lecciones que cabe extraer respecto del tratamiento de la litigación masiva”, *InDret*, 2020, núm. 3, pp. 25-58, pp. 31-35.

14 La compañía justifica la diferencia a partir de los distintos niveles máximos de emisiones de óxido de nitrógeno permitidos en Estados Unidos y Europa, *vid.* MORENO CORDERO, G., “La justicia adversarial frente a las nuevas tendencias en la resolución alternativa de daños masivos a los consumidores. El ajuste al modelo español”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 15, Nº 1, 2023, pp. 666-688, p. 668.

15 *Vid.* https://commission.europa.eu/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/dieselgate_es. En Alemania se ha cerrado un acuerdo promovido por la Federación de Organizaciones de Consumidores Alemanes, que afecta solamente a las víctimas alemanas del caso, con indemnizaciones que oscilan entre los 1.350 y los 6.257 euros, según el modelo y año de fabricación del vehículo. *Vid.* POCH, A., “Dieselgate: la responsabilidad directa...”, *cit.*, p. 12

16 Entre los numerosos artículos doctrinales sobre las diferentes vías empleadas en España, *vid.* BONACHE-RA VILLEGAS, R., “Una vuelta de tuerca en el caso Dieselgate”, *Actualidad Civil*, núm. 6, 2023; VACAS LARRAZ, J., “Dieselgate: respuesta jurisdiccional”, *Jueces para la democracia*, núm. 92, 2018, pp. 49-61;

garantías de éxito. En un primer momento, la vía más utilizada fue la contractual. Como regla, las demandas contractuales carecen de componente internacional y evitan la puesta en marcha de los mecanismos de Derecho internacional privado, en la medida en que se suelen dirigir contra el concesionario vendedor, normalmente ubicado en el país del domicilio del adquirente. Desde el punto de vista del fondo, estas acciones han planteado problemas, al no ser el concesionario responsable – ni siquiera conocedor – de la instalación del dispositivo prohibido.

Las acciones extracontractuales, pese a las reticencias iniciales, han acabado conduciendo a resultados positivos en varios casos, y de hecho, la STJUE de 21 de marzo de 2023¹⁷ deja claro que el fabricante tiene la obligación de indemnizar a las víctimas de los daños.

Han funcionado bien tanto las demandas basadas en las normas generales de responsabilidad civil¹⁸ como las acciones fundadas en la normativa de competencia desleal, ya que la manipulación del *software* por la compañía puede considerarse una práctica comercial desleal¹⁹. La última vía, de hecho, ha sido la base utilizada por la demanda colectiva entablada en España por la OCU, con éxito en primera instancia²⁰. Sin embargo, pese a lo que pudiera parecer a primera vista, no son aplicables las normas sobre responsabilidad por productos defectuosos²¹, ya que la normativa europea armonizada sobre esta materia regula los daños materiales causados *por* el producto, no *en* el producto en sí²²

VIGURI PEREA, A., “La problemática del caso Dieselgate a la luz del derecho civil español y norteamericano”, en ZAMORA CABOT, F.J., SALES PALLARES, L., CHIARA MARULLO, M., (dirs.), *La lucha en clave judicial frente al cambio climático*, Thompson Reuters Aranzadi, 2022

17 STJUE de 21 de Marzo de 2023, *Mercedes-Benz Group*, as. C-100/21, ECLI:EU:C:2023:229. La Sentencia establece un nexo que vincula al fabricante con el comprador, y ha sido dictada al hilo de una demanda contra Mercedes-Benz, fabricante que también ha utilizado el *software* de ventana de temperaturas. *Vid.* sobre la Sentencia, TAPIA HERMIDA, A.J., “Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivos de desactivación prohibidos frente a los compradores: Sentencia del Tribunal de Justicia, Gran Sala de 21 de marzo de 2023, as. C-100/21, Mercedes-Benz Group), *La Ley Unión Europea*, núm. 114, 2023; XUEREB, P.G., “Responsabilidad de los fabricantes de vehículos equipados con dispositivos de desactivación”, *La Ley Unión Europea*, núm. 114, 2023.

18 Vía poco empleada en nuestro país, debido a su corto plazo de prescripción, de un año: *vid.* VACAS LARRAZ, J., “Dieselgate...”, *cit.*, p. 57

19 Según la red de autoridades CPC (Consumer Protection Cooperation), Volkswagen ha llevado a cabo prácticas comerciales desleales que infringen la normativa europea de protección de los consumidores *vid.* “Declaration of the Consumer Protection Cooperation (CPC) Network on the use of defeat device *software* by the Volkswagen Aktiengesellschaft (VW)”, Ref. Ares (2021) 4541653, disponible online en https://commission.europa.eu/system/files/2021-09/declaration_of_the_cpc_network_on_vw_-_final.docx.pdf, p. 1-2.

20 La Sent. del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 de Madrid de 25 de enero de 2021, *OCU c. Volkswagen Group España Distribución S.A.*, ECLI:ES:JMM:2021:4, condena a VAESA, distribuidor de Volkswagen en España, a indemnizar a cada uno de los afectados con 3000 euros por los daños y perjuicios causados, tras considerar que la empresa ha llevado a cabo prácticas comerciales desleales que infringen la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, *BOE* núm. 10, de 11 de enero. Tras ser recurrida, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 22 de junio de 2023, núm. 463/2023, ECLI:ES:APM:2023:10297 ha anulado la decisión, por falta de competencia territorial de los tribunales de Madrid – el demandado tiene domicilio en El Prat de Llobregat –, remitiendo las actuaciones a los Juzgados de lo mercantil de Barcelona.

21 *Vid.* J. J. VACAS LARRAZ, “Dieselgate...”, *cit.*, pp. 58.

22 Hay que tener en cuenta en este sentido el art. 9 b) de la Directiva del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados

6. Las demandas extracontractuales se entablan típicamente contra el fabricante, por lo que sí plantean problemas de Derecho internacional privado cuando este tiene domicilio en un país diferente que el adquirente del vehículo²³. En estos casos, es necesario determinar tanto el tribunal internacionalmente competente como la ley aplicable al fondo del litigio. En la Unión Europea, cuando el fabricante demandado está domiciliado en un Estado miembro, la competencia judicial internacional se determina utilizando el Reglamento 1215/2012²⁴. El art. 7.2 de este texto legal atribuye competencia judicial internacional en materia delictual o cuasidelictual a los tribunales del “lugar del hecho dañoso”. En las dos Sentencias que se analizan, en los asuntos *VKI* y *FCA Italy*, el TJUE indica cómo debe entenderse dicha expresión en estos casos, en que los actos necesarios para la manipulación del software se han realizado en la sede de la compañía, pero los vehículos se han vendido en toda Europa.

2. Las acciones interpuestas en los casos *VKI* y *FCA Italy*

7. Los hechos del asunto que dio lugar a la Sentencia *VKI* responden a un caso “tipo” de reclamación de los daños causados por la manipulación del *software*. Se trataba de un procedimiento iniciado ante los tribunales austriacos en septiembre de 2018 por la asociación de consumidores austriaca *Verein für Konsumenteninformation (VKI)*, en representación de 574 consumidores, adquirentes de vehículos manipulados con un dispositivo de desactivación prohibido según el Reglamento 715/2007 – en particular, con el *software* original de conmutación –. Se solicitaba la declaración de responsabilidad de la compañía alemana Volkswagen AG, y su condena al pago de los daños y perjuicios ocasionados por la instalación del dispositivo. La asociación reclamaba el daño económico sufrido por los consumidores, que “de haber conocido la manipulación en cuestión, o bien no habrían adquirido el vehículo o bien se les habría ofrecido un precio al menos un 30% inferior”.

miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, *DOCE* núm. 210, de 7 de agosto de 1985. Este indica que en caso de daños materiales, la normativa se aplica cuando el daño se causa a una cosa “que no sea el propio producto defectuoso” Como indica R. PÉREZ CABANAS, esta exclusión obedece a que en este caso se piensa que la reparación se llevará a cabo a través de la vía contractual, *vid.* “Nuevas perspectivas sobre la responsabilidad civil por productos defectuosos en el ámbito de la Unión Europea”, *Studia Zamorensia*, vol. XVIII, 2019, pp. 217-233, p. 223. Este art. 9 no se ha visto afectado por la Directiva 1999/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 1999, por la que se modifica la Directiva 85/374/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, *DOCE* núm. 141, de 4 de junio de 1999. Por otro lado, aunque en la actualidad se trabaja en la modificación del sistema y existe una Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos [COM(2022) 495 final – 2022/0302 (COD)], el art. 6 de esta expresa con claridad que se siguen exceptuando los daños causados en el propio producto defectuoso.

23 Aunque en nuestro país se han obviado en muchos casos los problemas de Derecho internacional privado, reclamando la responsabilidad civil (o incluso los efectos del contrato) al distribuidor nacional, en lugar de al fabricante Volkswagen AG, domiciliado en Alemania.

24 Reglamento (UE) núm. 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 en materia civil y mercantil, *DOUE* L 351, de 20 de diciembre de 2012

8. En el caso resuelto por la Sentencia *FCA Italy*, la demanda había sido interpuesta a título individual por un residente austriaco, que había adquirido en 2019 una autocaravana fabricada por FCA Italy SpA (antiguamente, grupo Fiat Chrysler) y equipada con el *software* de “ventana de temperaturas”. Pese a no tratarse de un vehículo fabricado por Volkswagen, el supuesto encaja por completo en el marco del “dieselgate”, al ser Fiat Chrysler uno más de los fabricantes responsables de utilizar dispositivos ilegales según el Reglamento 715/2007. En el caso, la demanda también se dirige contra FPT Industrial SpA, en cuanto fabricante del motor, y se basa, como la anterior, en la responsabilidad extracontractual. La mayor particularidad del asunto es que, aunque el vehículo se había adquirido en un concesionario de automóviles establecido en Alemania, había sido entregado a los adquirentes en el almacén del vendedor situado en Salzburgo (Austria).

9. En ambos casos, el fundamento de la acción introducida ante el órgano jurisdiccional nacional es de carácter delictual. Todo parece indicar, en particular, que las demandas en el proceso de origen se han basado en la normativa establecida con carácter general para la responsabilidad civil. Los casos no acaban de encajar en el marco de la responsabilidad por productos, como ya se ha indicado²⁵, y en ninguno de ellos se menciona ninguna norma especial sobre responsabilidad delictual, ni sobre competencia desleal ni sobre otra cuestión.

III. EL LUGAR DEL HECHO DAÑOSO EN DEMANDAS EXTRA CONTRACTUALES CONTRA FABRICANTES MANIPULADORES DEL *SOFTWARE*

1. Introducción

10. Ante la disociación entre el lugar de manipulación del vehículo y aquel en que el mismo se pone en manos del adquirente final, la Sentencia del TJUE en el caso *VKI* establece, como regla general, que, a efectos del art. 7.2 RBI bis, el daño se materializa en el lugar de adquisición del vehículo; completando lo anterior, si el contrato de compraventa se celebra en un país diferente de aquel en que se entrega el vehículo, la Sentencia *FCA Italy* considera que el daño se produce en este último.

11. En ambos casos, el punto de partida es la regla de la ubicuidad establecida por la ya clásica STJCE de 30 de noviembre de 1976 en el asunto *Bier/Mines de Potasse d’Alsace*²⁶, que permite al demandante litigar, a su elección, ante los órganos jurisdiccionales del lugar donde se ha producido el daño o ante los del lugar del hecho causal que originó el mismo²⁷. Ni en el asunto *VKI* ni en el caso *FCA Italy* se discute el lugar del evento generador, considerándose

25 *Vid.* a propósito de la Sentencia *VKI*, DE MIGUEL ASENSIO, P. A., “Demandas contra fabricantes extranjeros de productos con vicios: determinación del lugar de manifestación del daño”, entrada en su Blog, 9 de Julio de 2020, https://pedrodemiguelasensio.blogspot.com/2020/07/demandas-contra-fabricantes-extranjeros_9.html#more, y MARZAL, T., “Le forum delicti à l’épreuve du Dieselgate”, *Rev. Crit. Dr. Int. Pr.*, núm. 4, 2021, pp. 872-886, p. 884.

26 STJCE de 30 de noviembre de 1976, *Bier BV contra Mines de potasse d’Alsace SA*, as. 21/76, ECLI:EU:C:1976:166

27 STJUE *VKI*, apartado 23 y STJUE *FCA Italy*, apartado 26.

que se lleva a cabo en el país donde los vehículos fueron equipados con el *software* ilegal²⁸. Sin embargo, no hay que descartar futuras cuestiones sobre el lugar del “acto causal”, por ejemplo, si la decisión de instalar el software se adopta en un Estado – el de la sede de la compañía – diferente del de la manipulación física de los vehículos – donde se fabrica el motor, por ejemplo, o donde se actualiza el software, en el caso de la “ventana de temperaturas” –.

2. Un daño inicial, directo y no patrimonial

12. En todo caso, la cuestión realmente problemática en estos casos es la de dónde se entiende materializado el daño. La respuesta a esta pregunta requiere establecer, con carácter previo, si el daño que se reclama es de carácter inicial o consecutivo, directo o indirecto, patrimonial o material²⁹. Como se describirá en detalle en los siguientes párrafos, reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia – con la finalidad de evitar la conversión *de facto* del art. 7.2 RBI bis en un *forum actoris* – ha ido excluyendo que el foro extracontractual atribuya competencia al tribunal del domicilio del demandante solo por el hecho de haber sufrido allí daños por repercusión, consecuencias adversas posteriores de un daño inicialmente sufrido en otro Estado, o daños meramente patrimoniales. Sí tiene competencia, por el contrario, el tribunal donde se materializa un daño de carácter material, inicial y directo.

13. La mayor parte de los problemas resueltos por la jurisprudencia europea a que nos referimos, se relacionan con casos en que el demandante alegaba haber sufrido un daño de carácter patrimonial o financiero en su domicilio. Desde la Sentencia en el asunto *Dumez France*³⁰, el Tribunal de Justicia ha descartado la competencia judicial internacional del tribunal donde el demandante ha experimentado un daño patrimonial, cuando este es consecuencia del perjuicio sufrido en otro Estado por sus víctimas directas. El Tribunal también ha dejado claro que carece de competencia judicial internacional el tribunal del lugar del daño patrimonial cuando este es solo el reflejo o consecuencia de un daño sufrido inicialmente por la víctima en otro lugar: así lo ha indicado en el asunto *Marinari*, en que se trataba de un daño financiero derivado de un daño “inicial” no solo patrimonial sufrido en otro Estado³¹, y en *Kronhofer*³², en que el perjuicio económico experimentado por la víctima en su domicilio era consecuencia de una pérdida también patrimonial sufrida en otro Estado. En ambos casos lo relevante es el lugar en que se experimenta el daño inicial del que deriva la pérdida económica, y no dónde se encuentra el patrimonio o la cuenta bancaria de la víctima.

Más adelante, el Tribunal de Justicia se ha enfrentado a casos en que el daño patrimonial no deriva de un daño inicial o directo sufrido en otro Estado, sino que se experimenta directamente en el domicilio de la víctima. En estas circunstancias, en el asunto *Kolassa*, el Tribunal ha admitido la interposición de la demanda ante los tribunales del domicilio del demandante

28 STJUE *VKI*, apartado 24

29 *Vid.* MARZAL, T., “Le *forum delicti* à l’épreuve...”, *cit.*, p. 879.

30 STJUE de 11 de enero de 1990, *Dumez France SA y Tracoba SARL*, as. C-220/88, ECLI:EU:C:1990:8

31 STJCE de 19 de septiembre de 1995, *Marinari*, as C-364/93, ECLI:EU:C:1995:289.

32 Sent. de 10 de junio de 2004, *Kronhofer*, as. C-168/02, ECLI:EU:C:2004:364.

a título de lugar del daño “cuando el daño alegado se materializa directamente en una cuenta bancaria que el demandante tiene en un banco establecido en el territorio de estos tribunales”³³. El Tribunal de Justicia ha puntualizado después que esta afirmación no debe ser extrapolada a otros casos en que las condiciones son diferentes: en el asunto *Universal Music*, el TJUE ha aclarado que “un daño meramente económico que se materializa directamente en la cuenta bancaria del demandante no puede, por sí solo, ser calificado de punto de conexión pertinente” (...) sino que “solo en el supuesto de que las demás *circunstancias particulares* del asunto contribuyan también a atribuir la competencia al tribunal del lugar donde se haya materializado un daño meramente económico, ese daño podría permitir al demandante, de manera justificada, interponer la demanda ante dicho tribunal”³⁴. En la misma línea, en el asunto *Löber*, el TJUE requiere, para que el foro delictual atribuya competencia a los tribunales del domicilio del inversor que alega un perjuicio económico que se produce directamente en su cuenta bancaria, que “las restantes *circunstancias particulares* de tal situación concurren igualmente a atribuir la competencia a esos mismos tribunales”³⁵. En este tipo de casos, por tanto, la atribución de competencia al tribunal del lugar donde se sufre el daño patrimonial exige, en principio, que la misma también se justifique por otras “circunstancias particulares” del caso. Más adelante, la Sentencia *VEB* ha matizado esta línea jurisprudencial en un caso de daños sufridos por los inversores en el mercado secundario, haciendo la pieza clave del análisis el país en que la sociedad de inversión está sometida a condiciones legales de publicidad y dejando de lado otras posibles circunstancias³⁶.

14. El TJUE califica los daños sufridos en los asuntos *VKI* y *FCA Italy* como directos, iniciales y materiales³⁷. En los mismos, es claro que el daño se materializa en el momento de la adquisición y no existe antes de esta, así que se trata de un daño inicial y no de una consecuencia indirecta del sufrido por otra persona³⁸. Más dudas genera la cuestión de si se trata de un daño patrimonial o material, tema que el Tribunal resuelve con detalle en el caso *VKI*. En este, el

33 STJUE de 28 de enero de 2015, *Kolassa*, as. C-375/13, ECLI:EU:C:2015:37. El Tribunal considera que en este caso, el domicilio del demandante “constituye efectivamente el lugar (...) de la materialización del daño” a diferencia de lo que sucede en *Kronhofer*, en que tanto el hecho causal como la materialización del mismo están localizados en el territorio de otro Estado miembro diferente de aquel en que el demandante sufre las consecuencias económicas alegadas (apartados 49 y 50)

34 STJUE de 16 de junio de 2016, *Universal Music International Holding*, C-12/15, ECLI:EU:C:2016:449, apartados 37 y 39. La cursiva es nuestra.

35 STJUE de 12 de septiembre de 2018, *Löber*, as C-304/17, ECLI:EU:C:2018:701. La cursiva es nuestra.

36 STJUE 12 de mayo de 2021, *Vereniging van Effectenbezitters*, as. C-709/19, ECLI:EU:C:2021:377. *Vid.* sobre esta sentencia y sus relaciones con la jurisprudencia anterior sobre daño financiero puro, SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, S., “Información engañosa al inversor. De nuevo sobre la localización del daño puramente financiero”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 15, Nº 1, 2023, pp. 806-826, y ARENAS GARCÍA, R., “Daño económico puro y competencia judicial internacional. La necesaria continuidad entre el hecho generador del daño y el lugar de manifestación del mismo en el art. 7.2 del Reglamento 1215/2012”, *La Ley Unión Europea*, núm. 94, 2021, pp. 1-17

37 La cuestión se resuelve con detalle en la Sent. *VKI*. En el caso *FCA Italy*, el Tribunal se limita a remitirse a la anterior, teniendo en consideración que en este asunto, “no se ha alegado que la naturaleza y la calificación del daño reclamado por el demandante en el litigio principal sean diferentes de las controvertidas en la sentencia *VKI*” (apartado 32)

38 STJUE *VKI*, apartados 30 y 31.

daño reclamado por la Asociación de consumidores era la pérdida de valor de los vehículos que resulta de la diferencia entre el precio efectivamente pagado por el adquirente y su valor real, al menos un 30% inferior debido a la instalación del *software* ilegal. En estas condiciones, no resulta sencillo establecer si el daño es patrimonial o no³⁹. El *software* instalado no causa daños físicos o lesiona a los adquirentes, sino que como indica el Tribunal, es un vicio del que adolece el vehículo, que es un bien físico; sobre esta base, el TJUE considera que se trata de un daño material, que no se transforma en patrimonial por expresarse en euros la pretensión de indemnización⁴⁰. Sin embargo, al mismo tiempo, lo cierto es que se está reclamando una cantidad asociada a su pérdida de valor, como indica el Abogado General, que prefiere por ello por la calificación del daño como patrimonial⁴¹.

3. El lugar de adquisición como lugar de manifestación del daño

A) EL LUGAR DE ADQUISICIÓN FRENTE A OTRAS OPCIONES

15. Esta calificación del daño como inicial, directo y material es la opción más favorable a los intereses de la víctima⁴²: a partir de ella, el TJUE considera en el asunto *VKI* que el daño se materializa en el lugar donde se adquiere el vehículo, abriendo a los compradores la posibilidad de interponer su demanda ante los tribunales de cualquier país europeo donde hayan adquirido un vehículo afectado por uno de los *softwares* ilegales. Pese a las implicaciones positivas de esta solución en favor de las víctimas, como es habitual, el Tribunal no menciona en su razonamiento el principio de *favor laesi*, que desde la Sentencia *Bier* está excluido de la interpretación del precepto⁴³.

16. La solución es convincente, aunque la vinculación existente entre el daño y el vehículo abre también la posibilidad de entenderlo sufrido en el lugar de utilización de este⁴⁴. Esta opción no llega a plantearse en *VKI*, pero se añade al debate en el asunto *FCA Italy*. En el último, el *Oberster Gerichtshof* austriaco remitente plantea, entre otras, la alternativa de considerar

39 En los comentarios de la Sentencia, se encuentran tanto opiniones a favor de considerar el daño de carácter financiero, *vid.* LEE, J., “Pop goes the diesel! A Case Comment on Case C-343/19 *Verein für Konsumenteninformation v Volkswagen AG*”, *IALS Student Law Review*, vol. 8, 2021-2, pp. 40-43, p. 41, como otras a favor de la interpretación y el razonamiento del TJUE, MARZAL, T., “*Le forum delicti à l’épreuve...*”, *cit.*, p. 881-882.

40 STJUE *VKI*, apartados 33-34.

41 *Vid.* Conclusiones, apartado 37 y 38

42 *Vid.* MARZAL, T., “*Le forum delicti à l’épreuve...*”, *cit.*, p. 878.

43 *Vid.* por todos, CALVO CARAVACA, A.L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “Ilícitos a distancia y daños patrimoniales directos: Del caso *Minas de Potasa de Alsacia* (1976) al caso *Volkswagen* (2020)”, ATAZ LÓPEZ, J., y COBACHO GÓMEZ, J.A. (coord.), *Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de daños: Estudios en homenaje al profesor Dr. Roca Guillamón*, Aranzadi, 2021, pp. 987-1022, pp. 1006-1007

44 Llama la atención que el TJUE se esfuerza en dejar claro que se trata de un daño material referido al vehículo, pero a continuación prescinde del último y se centra en el lugar de adquisición, en que el que lo que se sufre más bien es la pérdida financiera *Vid.* M. LEHMANN, “Remaining Questions About CJEU Judgment in *VKI v Volkswagen*”, publicado el 26 de agosto 2020 en *The EAPIL blog*, disponible online en <https://eapil.org/2020/08/26/remaining-questions-about-cjeu-judgment-in-vki-v-volkswagen/>

como lugar del hecho dañoso aquel “donde se ha materializado el vicio del bien constitutivo del daño, y por lo tanto, el lugar de utilización del vehículo conforme a su destino”⁴⁵. La opción introducida por el *Oberster Gerichtshof* va en la línea de la solución dictada en el marco de la responsabilidad por productos en la Sentencia *Zuid-Chemie*⁴⁶, en la que se considera como lugar del daño aquel “donde ha sobrevenido el perjuicio inicial a consecuencia de la utilización normal del producto para la finalidad a la que está destinado”. En las demandas en el marco del “dieselgate”, el lugar donde se utiliza el vehículo para la finalidad a que se destina es el lugar principal de conducción, donde se utiliza habitualmente. Sin embargo, ni los asuntos que aquí se contemplan encajan en la responsabilidad por productos⁴⁷, ni la solución expuesta cumple con los objetivos del Reglamento. El TJUE la descarta con razón en el asunto *FCA Italy*: el criterio no cumple el objetivo de previsibilidad, debido a su carácter móvil, y se aleja de la idea en que se basa la Sentencia *VKI* de que el daño se materializa desde el momento de la entrega del bien⁴⁸.

B) VALORACIÓN DEL LUGAR DE ADQUISICIÓN AL HILO DE LOS OBJETIVOS DEL RBI BIS

17. El tribunal del lugar de adquisición tiene competencia judicial internacional en sí mismo, sin que haya que valorar otras circunstancias, ya que se trata de un daño inicial, directo y material. No es preciso llevar a cabo el análisis de las “otras circunstancias particulares” que sí sería necesario, de acuerdo con las Sentencias *Löber* y *Universal Music*, si el daño fuera puramente patrimonial. No obstante, el análisis al que somete el Tribunal al daño material no difiere gran cosa del que hubiera realizado para el daño patrimonial⁴⁹, ya que se detiene en constatar que su solución es adecuada desde el punto de vista de los principios de previsibilidad, proximidad y buena administración de justicia, analizando también las relaciones *forum-ius*. Merece la pena detenerse a continuación en estos aspectos.

18. En primer lugar, el Tribunal considera razonable el foro desde la perspectiva del principio de proximidad, ya que el tribunal del lugar de adquisición tiene fácil acceso a los medios de prueba necesarios para valorar el importe de los daños según las condiciones del mercado⁵⁰.

En segundo término, el foro también satisface, según el TJUE, el principio de previsibilidad. El fabricante puede esperar razonablemente ser demandado en el Estado de adquisición⁵¹: al haber contravenido deliberadamente las prescripciones legales impuestas, debe esperar que el

45 *Vid.* STJUE *FCA Italy*, apartado 18

46 STJUE de 16 de Julio de 2009, *Zuid-Chemie*, as. C-189/08, ECLI:EU:C:2009:475

47 *Vid. supra* numeral 6

48 STJUE *FCA Italy*, apartado 42

49 *Vid.* MARZAL, T., “*Le forum delicti à l’épreuve...*”, *cit.*, p. 885: de hecho, el Tribunal llega a una solución similar a la propuesta por el Abogado General que sí realiza un análisis de “las circunstancias particulares” del asunto, que le conduce a corroborar la competencia de los tribunales austriacos del lugar de adquisición. *Vid.* apartados 76-80 de sus Conclusiones.

50 STJUE *VKI*, apartado 38.

51 STJUE *VKI*, apartado 36

daño se produzca en ese país⁵². Esta vinculación que realiza el TJUE entre conducta ilegal y previsibilidad no acaba de resultar convincente en el marco del RBI bis, ya que supone, hasta cierto punto, una atribución de competencia a partir de una base punitiva⁵³; el razonamiento del Tribunal sí deja claro, sin embargo, que el responsable del traslado de la internacionalidad a otro país es el demandado.

Quizás hubiera sido conveniente, a la hora de argumentar la previsibilidad, insistir adicionalmente en la importancia del criterio de la comercialización, en la línea de las Conclusiones del Abogado General. El TJUE se limita a indicar que el fabricante que “perpetra manipulaciones ilícitas en vehículos *comercializados* en otros Estados miembros puede esperar razonablemente ser demandado ante los órganos jurisdiccionales de estos Estados”⁵⁴. Frente a esto, resulta mucho más clara la afirmación del Abogado General cuando señala que “un fabricante de vehículos como Volkswagen está en condiciones de prever, con facilidad, que sus vehículos se comercializarán en Austria”⁵⁵ (y por tanto serán adquiridos por consumidores de ese Estado).

19. Por último, el Tribunal analiza el foro del lugar de adquisición desde la perspectiva de las relaciones *forum-ius*. Ubicando el caso en el marco de las acciones por daños derivados de actos de competencia desleal, el TJUE considera que el foro satisface las exigencias de coherencia con el Reglamento de Roma II⁵⁶, cuyo art. 6.1 establece la aplicación de “la ley del país en cuyo territorio las relaciones de competencia o los intereses colectivos de los consumidores resulten o puedan resultar afectados”. Según el Tribunal, un acto como el enjuiciado, puede afectar a los intereses de los consumidores en todo Estado miembro en que hayan adquirido el producto defectuoso⁵⁷.

Llama la atención que el Tribunal sitúe el asunto en el ámbito de la competencia desleal cuando no se desprende de los autos que esta fuera la base jurídica de la demanda⁵⁸. Quizás con esto el TJUE se quiere asegurar de que el foro empleado es conveniente en estos casos, ya que las reclamaciones en el marco del “dieselgate” pueden llegar a encauzarse con éxito por la vía de la competencia desleal⁵⁹. A través de este recurso, además, se pone de relieve el componente de “fraude” que acompaña la actuación del fabricante demandado. También sorprende que el Tribunal indique que “según el Reglamento Roma II, el lugar donde se produce el daño será

52 STJUE *VKI*, apartado 37: “En efecto, contraviniendo deliberadamente las prescripciones legales que se le imponen, tal fabricante debe esperar que el daño se produzca en el lugar donde se ha adquirido el vehículo en cuestión por una persona que podía estimar legítimamente que el vehículo era conforme a tales prescripciones y que constata a continuación que dispone de un bien defectuoso y de menor valor”

53 *Vid.* LEE, J., “Pop goes the diesel!...”, *cit.*, p. 42 y MARZAL, T., “Le *forum delicti* à l’épreuve...”, *cit.*, p.885

54 Sentencia *VKI*, apartado 36. La cursiva es nuestra.

55 Conclusiones, apartado 80.

56 Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de Julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (“Roma II”), *DOUE* L 199/40, de 31 de julio de 2007.

57 STJUE *VKI*, apartado 39

58 *Vid.* DE MIGUEL ASENSIO, P.A., “Demandas contra fabricantes...”, *cit.* M. LEHMANN califica como un “misterio” la mención realizada por el TJUE a las normas de competencia desleal, *vid.* “Remaining Questions...”, *cit.*

59 *Vid. supra*, numeral 6

el lugar en que se haya adquirido tal producto”⁶⁰, cuando realmente el art. 6.1 no se refiere de forma directa al lugar del daño, sino al país donde los intereses colectivos de los consumidores puedan resultar afectados⁶¹.

20. En conclusión, el criterio satisface adecuadamente los objetivos del Reglamento, aunque hay que indicar que, si se presenta aislado de otros elementos, como la comercialización o el lugar de utilización, puede perder fuerza. Por ejemplo, si el vehículo se adquiere en un Estado en el que no ha sido comercializado (por ejemplo, en una venta de segunda mano) la previsibilidad del foro queda socavada y puede ser necesario reconsiderar el criterio de la adquisición⁶². En todo caso, en un mercado del automóvil fuertemente globalizado, en que la mayoría de los fabricantes comercializan sus vehículos en toda la Unión Europea, la crítica tiene una importancia práctica relativa. También pierde vinculación con el caso el lugar de adquisición si se desliga del lugar de utilización principal del vehículo o del domicilio del adquirente⁶³. Aunque, como ya se ha visto, la volatibilidad del criterio de lugar de adquisición impide tenerlo en cuenta como foro de competencia judicial en sí mismo, no hay que descartar su relevancia en conexión con otros⁶⁴, incluida la comercialización.

4. Disociación entre lugar de celebración del contrato y lugar de entrega

21. Por otro lado, la STJUE en el asunto *VKI* deja sin resolver a qué se refiere exactamente con lugar de adquisición del producto⁶⁵. Esta noción es ambigua, y suscita dificultades si no coincide el lugar donde se formaliza la venta con el de entrega del vehículo. Completando lo previsto en *VKI*, el Tribunal de Justicia resuelve la cuestión en el asunto *FCA Italy* en favor del lugar de entrega

22. En *FCA Italy*, igual que en *VKI*, y como ya se ha indicado, lo que se debate es dónde se ha materializado el daño, sin que suscite dudas el lugar del evento generador. Como es habitual,

60 STJUE *VKI*, apartado 39

61 *Vid.* DE MIGUEL ASENSIO, P.A., “Demandas contra fabricantes...”, *cit.*

62 *Vid.* LEE, J., “Pop goes the diesel!...”, *cit.*, p. 42 y LEHMANN, M. “Remaining Questions...”, *cit.*; *vid.* esta idea a propósito de la Sent. *FCA Italy* en LEHMANN, M., “The Never-Ending Diesel Saga –CJEU Rules in *MA v FCA Italy et al.*”, publicado el 3 de abril de 2024 en *The EAPIL blog*, disponible online en <https://eapil.org/2024/04/03/the-never-ending-diesel-saga-cjeu-rules-in-ma-v-fca-italy-et-al/>.

63 *Vid.* ANDREEVA ANDREEVA, V., “Volkswagengate: competencia judicial internacional en caso de daños extracontractuales causados por productos defectuosos”, *La Ley: Unión Europea*, núm. 86, noviembre 2020, pp. 1-16, p. 9: esta autora señala que el TJUE no entra a analizar si la solución es aplicable a los casos en que el vehículo se adquiere en un país diferente de aquel en que se conduce, situación que se plantea fácilmente en un mercado sin fronteras como el europeo

64 M. LEHMANN, comentando las Conclusiones del Abogado General en el asunto *VKI*, consideraba que había que tomar en consideración una combinación de factores, incluyendo el criterio de utilización principal del vehículo, “Where did economic loss occur in the VW Emissions Case?”, publicado el 17 de abril de 2020 en *The EAPIL blog*, disponible online en <https://eapil.org/2020/04/17/where-did-economic-loss-occur-in-the-vw-emissions-case/>.

65 Como ya habían señalado a propósito de esta, LEHMANN, M., “Remaining Questions...”, *cit.*, y MARZAL, T., “Le *forum delicti* à l’épreuve...”, *cit.*, p. 882

el TJUE parte de una interpretación autónoma del art. 7.2 RBI bis⁶⁶, desligada del significado del concepto “adquisición del producto” en las distintas normativas nacionales. No es relevante, por lo tanto, el sistema que siga cada ordenamiento europeo sobre el momento en que se transmite la propiedad (si se requiere un título válido, si la transmisión se produce con el traslado posesorio, o si son necesarios título y modo)⁶⁷.

El TJUE analiza los criterios propuestos por el *Oberster Gerichtshof* remitente para solucionar la cuestión, a saber, lugar de celebración del contrato, lugar de entrega del vehículo, y lugar donde se ha materializado el vicio del bien constitutivo del daño, esto es, el lugar de utilización del vehículo conforme a su destino.

23. El TJUE considera que cuando la firma del contrato de compraventa se produce en un Estado diferente de aquel donde se entrega y utiliza el vehículo, el lugar de materialización del daño es el de entrega del vehículo. Alcanza tal conclusión tras descartar de forma acertada el antes examinado lugar de utilización del vehículo⁶⁸, así como el lugar de celebración. Tomar en consideración este último supondría utilizar un criterio vinculado con el contrato en el marco de un precepto dedicado a la responsabilidad extracontractual como el art. 7.2 RBI bis⁶⁹; un criterio, por otro lado, abandonado ya hace tiempo en materia contractual debido a su carácter arbitrario y fácilmente manipulable⁷⁰.

Recordando que no se trata de daños económicos, el Tribunal de Justicia rechaza también la competencia del tribunal del lugar donde nace la obligación de pagar la diferencia entre el precio satisfecho por el consumidor en el momento de la compra y su valor real⁷¹. Esta opción no aparecía entre las propuestas por el *Oberster Gerichtshof*, y no se entiende bien por qué la trae a colación el Tribunal, habida cuenta de la complejidad añadida que supondría tener que determinar donde nace la obligación de pago.

66 *Vid.* STJUE *FCA Italy*, apartado 23. La práctica totalidad de la jurisprudencia del TJUE establece la necesidad de una interpretación autónoma de los conceptos del Reglamento. Basta con destacar aquí la Sentencia de 19 de octubre de 2017, *Merck*, C-231/16, ECLI:EU:C:2017:771, que indica que las disposiciones del Derecho de la Unión que no contengan una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros deben interpretarse de forma autónoma (apartado 26)

67 El *Oberster Gerichtshof* indicaba que en Derecho austriaco, la adquisición de un derecho de propiedad sobre un bien mueble requiere el título y el modo, produciéndose solamente en el momento y lugar de entrega del bien, pero a continuación descartaba una interpretación “nacional” del precepto, que sería contraria al carácter autónomo del concepto en el Derecho de la Unión (apartado 15 Sentencia *FCA Italy*)

68 *Vid. supra*, numeral 17. El lugar de utilización del vehículo realmente no encaja dentro del concepto “lugar de adquisición” a que se refería la Sentencia *VKI*. Es un elemento nuevo, introducido por el órgano jurisdiccional remitente, que podría haber dado pie al TJUE para revisar la última Sentencia, cosa que el Tribunal no hace

69 Sent. *FCA Italy*, apartado 37

70 *Vid.* MARZAL, T., “Le *forum delicti* à l’épreuve...”, *cit.*, p. 883, que en su comentario a la Sent. *VKI* anticipaba los problemas que puede plantear el criterio del lugar de adquisición del vehículo. Como indica M. LEHMANN, sería paradójico que un criterio excluido en gran medida para las obligaciones contractuales regresara para las extracontractuales, *vid.* “Where did economic loss occur...”, *cit. Vid.* las deficiencias del criterio “lugar de celebración del contrato” en CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., “La Ley aplicable a los contratos internacionales en la historia de los conflictos de leyes”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 15, Nº 1, 2023, p. 161-221, p. 179.

71 STJUE *FCA Italy*, apartado 38

24. Para fundar la competencia del tribunal del lugar de entrega, el TJUE se apoya en lo establecido en el apartado 27 de la Sentencia *Zuid-Chemie*, que considera como lugar de materialización del daño “aquel donde el hecho generador despliega sus efectos perjudiciales, es decir, aquel donde el perjuicio ocasionado por el producto defectuoso se manifiesta de forma concreta”. Aparentemente, el TJUE deduce de lo anterior que en este caso el lugar de materialización del daño es “aquel en que el vicio de que adolece dicho vehículo, a saber, la instalación del dispositivo ilegal (...) se materializa y despliega sus efectos para el comprador final, es decir, el lugar en el que se le entregó el vehículo”.

Además de que la opción por el lugar de entrega se justifica sin necesidad de recurrir a la jurisprudencia *Zuid-Chemie*, la mención de esta Sentencia no nos parece conveniente, y ello por dos motivos. En primer lugar, un caso como este en que se reclaman los daños sufridos por el propio vehículo responde a parámetros diferentes de los que rigen la responsabilidad por productos⁷². Es cierto que tanto en el asunto del “dieselgate” como en los casos de responsabilidad por productos se entrega a un tercero un producto que puede considerarse defectuoso. Pero entre las dos series de supuestos, hay una diferencia fundamental que afecta claramente a la determinación de la competencia judicial internacional: en el marco de la responsabilidad por productos (por ejemplo, en *Zuid-Chemie*), lo que se reclaman son los daños causados *por* el producto defectuoso en otros bienes o personas, así que lo relevante es dónde estos se sufren; sin embargo, en los asuntos relacionados con el “dieselgate” como *VKI* y *FCA Italy*, la indemnización se pide por los daños causados *en el* producto que adolece de un vicio, que son, por tanto, los que adquieren importancia al determinar la competencia judicial internacional. En segundo lugar, utilizar el asunto *Zuid-Chemie* para justificar la competencia del tribunal del lugar de entrega no es coherente: en el último caso, el Tribunal de Justicia se decantó por el tribunal del lugar donde sobreviene “el perjuicio inicial a consecuencia de la utilización normal del producto” en lugar de por el tribunal del lugar de entrega, que era otra de las opciones barajadas.

25. La opción por el lugar de entrega satisface correctamente el principio de previsibilidad, como argumenta el TJUE de forma muy similar a lo indicado en el asunto *VKI*: el fabricante puede esperar “ser demandado ante los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros en los que los vehículos comercializados hayan sido entregados a los adquirentes finales”⁷³. Por los motivos ya señalados al hilo de *VKI*, hubiera resultado oportuno hacer una mención más contundente a la comercialización del producto a la hora de justificar la previsibilidad⁷⁴

26. En consecuencia, el criterio elegido por el Tribunal es adecuado con carácter general, por lo menos si la entrega se produce en un país en que el fabricante comercializa vehículos. No obstante, la opción por el lugar de entrega no está exenta de críticas. Al fin y al cabo, supone utilizar un criterio que se emplea como foro de competencia judicial internacional por el art. 7.1.b), regla primera del RBI bis para los contratos de compraventa de mercancías “contratualizando” el lugar del daño. Esto difumina la distinción entre responsabilidad contractual y

72 *Vid. supra*, numeral 6

73 STJUE *FCA Italy*, apartado 41.

74 *Vid. supra*, numeral 19

extracontractual que se desprende de los arts. 7.1 y 7.2 del Reglamento, y puede incluso llegar a violar el principio *res inter alios acta*⁷⁵. Ciertamente, no obstante, que en algunas de las demandas en el marco del “dieselgate” se han desdibujado los límites entre el ámbito contractual y extracontractual⁷⁶

Por otra parte, tampoco hay que descartar supuestos en que el lugar de entrega carezca de vinculación real con el caso⁷⁷ y cabe recordar que este criterio ha planteado problemas de interpretación en el marco del art. 7.1.b) RBI bis, aunque en principio no es esperable que se vayan a producir también en este ámbito. En particular, al haberse optado de forma específica por la competencia del tribunal del lugar de entrega *al adquirente* queda directamente solucionado el problema al que se enfrentó el Tribunal en el caso *Car Trim*⁷⁸.

IV. VALORACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA REPARACIÓN COLECTIVA DE LOS DAÑOS

1. Pluralidad de lugares de adquisición o de entrega y acciones colectivas de reparación

27. Las dos Sentencias facilitan a los afectados del caso “dieselgate” la posibilidad de litigar ante sus propios tribunales. Eso es positivo en la medida en que contribuye a evitar la impunidad de los fabricantes que manipulan el *software* de sus vehículos para defraudar la normativa

75 *Vid.* LEHMANN, M., “The Never-Ending Diesel Saga...”, *cit.*

76 Hay que mencionar en ese sentido, dos Sentencias muy comentadas del TS español, que a partir de una reinterpretación del principio de relatividad del contrato, han extendido la posibilidad de emprender la acción contractual basada en el incumplimiento contra dos sujetos no vinculados contractualmente con el comprador: el fabricante y el distribuidor. Se trata de la STS 735/20, de 11 de marzo, ECLI: ES:TS:2020:735, y STS 561/2021, de 23 de julio, ECLI: ES:TS:2021:3068. Para llegar a esa conclusión, el TS tiene en consideración la gran vinculación existente en el mercado del automóvil entre distribuidores, concesionarios y compradores finales, así como la fidelidad de estos a la marca, más que al concesionario. Esto hace que en la realidad social actual, en opinión del TS, no se puedan separar contratos estrechamente conexos entre sí, sino que hay que tener en cuenta la operación jurídica unitaria de distribución del automóvil desde su fabricación hasta la entrega al comprador final. De lo anterior, el TS deduce la responsabilidad de fabricante y distribuidor, solidaria con la del vendedor, de asegurar que el bien puesto en el mercado reúna las características técnicas anunciadas por el fabricante. Hay que insistir en que no se trata de exigir la responsabilidad extracontractual de fabricante y distribuidor, sino que lo que hace el TS es admitir la legitimación pasiva de estos en demandas de carácter contractual. *Vid.* JUÁREZ TORREJÓN, A., “La responsabilidad directa del productor ante el consumidor: “dieselgate” (a propósito de la Sentencia del Tribunal Supremo 735/2020, de 11 de marzo)”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, año 96, núm. 781, 2020, pp. 3158-3187, pp. 3177

77 Como indica M. LEHMANN, puede coincidir el lugar de celebración del contrato con el de utilización, pero realizarse la entrega en el extranjero para ahorrar impuestos, *vid.* “The Never-Ending Diesel Saga...”, *cit.*

78 En este caso de “venta por correspondencia”, se interrogaba al TJUE sobre si debía preferirse, a efectos del art. 5.1.b) el lugar de entrega material al comprador o el lugar en que las mercancías se entregan al primer transportista para su transmisión al comprador. Según la STJUE de 25 de febrero de 2010, *Car Trim*, C-381/08, ECLI:EU:C:2010:90, si resulta imposible determinar sobre la base del contrato el lugar de entrega, hay que optar por aquel “de la entrega material de las mercancías, en virtud del cual el comprador adquirió o hubiera debido adquirir la facultad de disponer efectivamente de dichas mercancías en el destino final de la operación de compraventa”. En el asunto *FCA Italy*, el TJUE ha señalado que la competencia corresponde al tribunal de la entrega al adquirente, así que no se plantea la duda indicada.

sobre emisiones. En este sentido, las Sentencias funcionan bien si se trata de demandas planteadas a título individual contra el fabricante. No sucede lo mismo, por el contrario, en el caso de las demandas colectivas interpuestas por una Asociación de consumidores. Cuando esta reclama los daños sufridos por consumidores que han adquirido – o recibido – sus vehículos en diferentes Estados – o en diferentes demarcaciones territoriales internas –, la solución del TJUE no permite concentrar las demandas ante el tribunal del lugar del daño. El tribunal de adquisición o de entrega solo tiene competencia para conocer de los daños locales⁷⁹, así que en el marco del RBI bis, en las demandas colectivas solo queda la posibilidad de agrupar las demandas ante el tribunal del domicilio del demandado o el del lugar del evento generador.

28. La crítica no es baladí, dada la gran relevancia que alcanzan las acciones colectivas en casos de daños masivos como el asunto del “dieselgate”; además, el problema se agrava, por afectar también a la determinación de la competencia territorial interna. Piénsese, en primer lugar, en la importancia que cobran las demandas colectivas en el ámbito internacional en este tipo de casos. En el asunto del “dieselgate” ha destacado en particular el papel que ha asumido una Fundación neerlandesa sin ánimo de lucro, la *Dieselgate Emissions Justice Foundation*, que lleva años poniendo en marcha acciones colectivas en representación de los consumidores afectados en todo el continente europeo⁸⁰. Hasta ahora, la Fundación ha interpuesto, siempre ante los tribunales holandeses y siempre representando a adquirentes de vehículos en Países Bajos y en otros Estados europeos, demandas contra Volkswagen, Mercedes Benz, FCA, Opel, Peugeot y Citroën, entre otros. La decisión del TJUE en el asunto *VKI* ha tenido como consecuencia la rebaja de los iniciales ambiciosos objetivos de la Fundación: sobre la base del pronunciamiento del Tribunal de Justicia, diferentes Sentencias del Tribunal de Distrito de Ámsterdam han rechazado la competencia de los tribunales holandeses en relación con los propietarios que no adquirieron el vehículo en Países Bajos⁸¹

29. En segundo lugar, el problema se agrava en la medida en que el art. 7.2 RBI bis no solo es un foro de competencia judicial internacional, sino que también atribuye competencia territorial interna. Esto obliga a determinar ante qué órgano jurisdiccional nacional debe interponerse la demanda cuando una asociación representa a consumidores que han adquirido – o recibido – el vehículo en diferentes demarcaciones territoriales a nivel interno. Aunque no se

79 Al hilo de la Sent. *VKI* y aplicando las soluciones comúnmente utilizadas en caso de daños plurilocalizados, *vid.* RUIZ RODRIGUEZ, R., “Acción colectiva europea y Derecho internacional privado a raíz de la demanda interpuesta en Países Bajos por la *Dieselgate Emissions Justice Foundation*”, *AEDIPr*, t. XXI, 2021, pp. 405-429, pp. 420

80 *Vid.* sobre la iniciativa, *ibid.*, 405-429. Puede consultarse la amplia información acerca de las demandas ya planteadas por la Asociación y sus resultados en su página web: <https://www.emissionsjustice.com/>

81 Es el caso de la Sentencia del Tribunal de Ámsterdam de 30 de marzo de 2022, caso C/13/681190/HA 20-299, ECLI:NL:RBAMS:2022:1541 (Volkswagen) y de la Sentencia del Tribunal de Ámsterdam de 22 de julio de 2022, caso C/13/686493 / HA ZA 20-697, ECLI:NL:RBAMS:2022:3586 (Mercedes Benz). Por su parte, la Sentencia del Tribunal de Distrito de Ámsterdam de 30 de marzo de 2022, caso núm. C/13/688861 / HA ZA 20-881, ECLI:NL:RBAMS:2022:1542 (FCA) sí atribuye competencia judicial internacional a los tribunales holandeses en la demanda dirigida contra FCA Países Bajos, FCA Italia y otras sociedades del grupo, a partir del foro de la pluralidad de demandados, al estar radicado en Países Bajos el grupo FCA, reemplazado tras fusionarse con el grupo francés PSA, por el grupo Stellantis, con sede en Ámsterdam.

analizó por el TJUE, esta cuestión ya surgía en el asunto *VKI*⁸², puesto que la demanda colectiva interpuesta por la asociación incluía a consumidores adquirentes en diferentes lugares en Austria⁸³. La Sentencia *Volvo*⁸⁴ ha indicado que no se pueden aplicar criterios de atribución de competencia territorial diferentes de los previstos en el art. 7.2 RBI bis, sin que esto se oponga a que un Estado miembro decida atribuir el conocimiento de una clase determinada de litigios a un único tribunal⁸⁵, creando una jurisdicción especializada. Ahora bien, a falta de esta última, ¿es posible determinar un único “lugar de materialización del daño” a nivel nacional? De no ser así, se pierde la posibilidad de concentrar las demandas ante un único órgano jurisdiccional del Estado de adquisición, quedando solo la opción de demandar conjuntamente ante el tribunal del evento generador o del domicilio del demandado, esto es, en un país extranjero.

2. La determinación de la competencia judicial internacional en las acciones de representación previstas en la Directiva 2020/1828

30. La falta de adecuación del art. 7.2 del RBI bis a las acciones colectivas es especialmente grave si se tiene en cuenta que la Directiva 2020/1828 sobre acciones de representación para los intereses de los consumidores⁸⁶ no contiene disposiciones de Derecho internacional privado (ni de competencia judicial internacional ni de ley aplicable)⁸⁷ que establezcan soluciones adaptadas en estos casos. Así, en las acciones que derivan de la Directiva, el texto legal aplicable para determinar el tribunal internacionalmente competente sigue siendo el Reglamento 1215/2012⁸⁸ con todas las deficiencias señaladas, siempre, naturalmente que la situación encaje en su ámbito de aplicación.

82 *Vid.* ANDREEVA ANDREEVA, V., “Volkswagengate...”, *cit.*, p. 8-9

83 El 18 de enero de 2024 el *Rechtbank* de Ámsterdam ha planteado ante el TJUE una cuestión de interpretación prejudicial que incide sobre este problema (as. C-34/24, *Stichting Right to Consumer Justice y Stichting App Stores Claims*). En el caso, dos Asociaciones neerlandesas de defensa de los consumidores solicitan ante el *Rechtbank* de Ámsterdam el resarcimiento de daños supuestamente sufridos en distintas demarcaciones territoriales dentro de Países Bajos por consumidores neerlandeses con domicilio en diferentes lugares del país. El órgano jurisdiccional remitente pregunta al TJUE cómo debe interpretarse el art. 7.2 RBI bis a la hora de establecer la competencia territorial interna y plantea si el Reglamento se opone a la aplicación de una normativa nacional (la WAMCA) que permite la designación de un único órgano jurisdiccional nacional en estos casos. Al ser el demandante una persona jurídica que defiende intereses colectivos, el *Rechtbank* plantea la posibilidad de que el domicilio de la persona jurídica constituya un criterio de conexión para determinar la competencia para todo el Estado. Sin embargo, hasta ahora, el TJUE ha considerado en la Sent. *VEB* que el carácter colectivo de una acción en sí mismo, “no es determinante para establecer el lugar en el que se ha producido el hecho dañoso” (apartado 36)

84 *Vid.* STJUE de 15 de julio de 2021, *Volvo y otros*, as. C-30/20, ECLI:EU:C:2021:604.

85 STJUE *Volvo*, apartados 34 y 35.

86 Directiva (UE) 2020/1828 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2020 relativa a las acciones de representación para la protección de los intereses colectivos de los consumidores, y por la que se deroga la Directiva 2009/22/CE, *DOUE* núm. 409, de 4 de diciembre de 2020.

87 El art. 2.3 de la Directiva indica que la misma “se entiende sin perjuicio de las normas de la Unión en el ámbito del Derecho internacional privado, en particular las relativas a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, y la ley aplicable a las obligaciones contractuales y extracontractuales”.

88 Al que remite de forma expresa el Considerando 21 de la Directiva

31. La elaboración de la Directiva ha obedecido, entre otros motivos, a la necesidad de buscar soluciones eficientes en casos como el “dieselgate” en que se produce una vulneración masiva de los derechos de consumidores de múltiples Estados⁸⁹. Sin embargo, las interesantes posibilidades que la norma abre en relación con las acciones colectivas transfronterizas no se acompañan de reglas apropiadas de competencia judicial internacional que faciliten su interposición.

La Directiva se articula en torno a un modelo europeo de acciones de representación, alejado del modelo americano de *class actions*⁹⁰, y en que la representación de los consumidores queda a cargo de las entidades expresamente habilitadas por los Estados. Para los casos internacionales, la Directiva contempla la posibilidad de acciones transfronterizas, que podrán ser interpuestas ante tribunales o autoridades administrativas de otros Estados miembros por entidades específicamente habilitadas para ello⁹¹. Las acciones son transfronterizas, en el sistema de la Directiva, cuando la acción se ejercita en un Estado diferente de aquel que ha habilitado a la entidad⁹². Hay que destacar que la definición del carácter transfronterizo de la acción depende en exclusiva del criterio indicado, de forma que se consideran nacionales las acciones de representación ejercidas en el Estado que haya habilitado a la entidad, aunque el asunto tenga cualquier otro elemento de internacionalidad, como la ubicación en otro Estado del domicilio del demandado o del lugar del daño⁹³.

Debido a lo anterior, los problemas de Derecho internacional privado (y por tanto de competencia judicial internacional) no solo se plantean en las acciones que son transfronterizas

89 *Vid.* CHOCRON GIRÁLDEZ, A.M., “El marco jurídico de la Directiva 2020/1828 en relación con la tutela judicial de los intereses colectivos de los consumidores”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 14, núm. 2, 2022, pp. 275-293, pp. 277-278. De hecho, en la propuesta original de la Directiva de 2018 (COM/2018/184 final – 2018/0089 (COD) de 11 de abril de 2018, se señala de forma específica que la propuesta servirá para que las víctimas de prácticas desleales engañosas puedan obtener medidas correctoras colectivamente en un escenario como el del “dieselgate”.

90 *Vid.* GONZÁLEZ, B.A., “Las nuevas acciones resarcitorias de representación y los daños civiles de defensa de la competencia”, *Almacén de Derecho*, 27 de enero de 2023, disponible online en <https://almacendederecho.org/las-nuevas-acciones-resarcitorias-de-representacion-y-los-danos-civiles-de-defensa-de-la-competencia>

91 Los criterios que debe cumplir una entidad para ser habilitada para el ejercicio de acciones de representación transfronterizas se detallan en el art. 4.3 de la Directiva. Su art. 6.1 establece que los Estados miembros velarán porque las entidades habilitadas para ello en otro Estado miembro puedan ejercitar acciones de representación transfronterizas ante sus órganos jurisdiccionales o autoridades administrativas y el art. 6.3 asegura el reconocimiento de la legitimación procesal de estas entidades en otros Estados, en la línea seguida por el Considerando 32, según el cual “debe garantizarse el reconocimiento mutuo de la legitimación procesal de las entidades habilitadas designadas para ejercitar acciones de representación transfronterizas”.

92 El art. 3.7 de la Directiva define la acción de representación transfronteriza como aquella “ejercitada por una entidad habilitada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que dicha entidad habilitada haya sido designada”.

93 Según el art. 3.6, una acción de representación nacional es la “ejercitada por una entidad habilitada en el Estado miembro en el que dicha entidad habilitada haya sido designada”. Completando esto, el Considerando 23 aclara que “cuando una entidad habilitada ejercite una acción de representación en el Estado miembro en el que haya sido designada, dicha acción debe considerarse una acción de representación nacional, aun cuando se ejercite frente a un empresario domiciliado en otro Estado miembro o mediante dicha acción se represente a consumidores de varios Estados miembros”.

según la Directiva, sino también en otras que esta considera domésticas⁹⁴. En ambos casos, como ya se ha indicado, se utilizará el Reglamento de Bruselas I bis para determinar la competencia judicial internacional, siendo aplicables diferentes foros según la situación. En primer lugar, una entidad habilitada para ello puede interponer una acción de representación transfronteriza en otro Estado, y lo más previsible es que lo haga en el país de domicilio del demandado con base en el art. 4 RBI bis. Pero en segundo lugar, la entidad en cuestión puede preferir interponer la demanda ante sus propios tribunales. En este caso, aunque la acción es doméstica en el sentido de la Directiva, el elemento de internacionalidad y el necesario recurso a las normas de competencia judicial internacional puede venir dado por la localización del domicilio del demandado, el lugar del evento generador, o ambos, en otro país. La competencia del tribunal de la entidad podrá fundarse en el *forum damni*, pero solamente en relación con los daños localmente sufridos en dicho Estado. Si la entidad representa los intereses de consumidores que han sufrido daños en varios Estados, la jurisprudencia del TJUE en los asuntos *VKI* y *FCA* no le permite hacerlo eficazmente ante el tribunal del daño⁹⁵, sino que es necesario recurrir al foro del domicilio del demandado o, en su caso, del único lugar del evento generador.

32. La Directiva también se refiere al posible ejercicio de una acción de representación en un único Estado miembro por entidades habilitadas de diferentes Estados que actúan de forma conjunta, siempre “de conformidad con las correspondientes normas en materia de competencia judicial internacional”⁹⁶. El Reglamento de Bruselas I bis permite perfectamente plantear una demanda coordinada de este tipo ante el tribunal del domicilio del demandado, o ante el tribunal de un único lugar del evento generador; sin embargo, como se está viendo, en un asunto como el “dieselgate” en que los vehículos se han adquirido en varios Estados, la jurisprudencia del TJUE no permite interponer la demanda ante un único tribunal a título de *locus damni*. No es posible, por tanto, litigar ante el tribunal del daño en un caso en que es altamente probable que los daños se hayan sufrido en diferentes Estados – en otro caso, no parece tener mucho sentido que entidades de diferentes Estados actúen de forma conjunta –, lo que resta eficacia a la posibilidad que se comenta.

33. A la vista de las deficiencias de la regulación actual⁹⁷, puede concluirse que lo más adecuado sería prever nuevos foros de competencia para las acciones colectivas de reparación de los

94 Como indica certeramente L. GARCÍA ÁLVAREZ, “La aplicación en materia ambiental de las acciones de representación para la protección de los intereses colectivos de los consumidores. A propósito de la Directiva (UE) 2020/1828”, *Revista Ítalo-Española de Derecho Procesal*, vol. 2, 2020, pp. 59-110, pp. 91-92. Este completo estudio de la Directiva, aunque se centra en su aplicación en materia ambiental, contiene conclusiones de interés completamente extrapolables a acciones colectivas de otro tipo.

95 A pesar de que, según el art. 4.2 de la Directiva, “los Estados miembros velarán porque las entidades, en particular las organizaciones de consumidores, incluidas las organizaciones de consumidores que representen a miembros de más de un Estado miembro, puedan ser designadas como entidad habilitada para ejercitar acciones de representación nacionales o transfronterizas, o ambas”

96 Según el Considerando 31 “las entidades habilitadas de distintos Estados miembros deben poder unir fuerzas en una única acción de representación ante un único foro, de conformidad con las correspondientes normas en materia de competencia judicial internacional”

97 *Vid.* la crítica de M. LEHMANN considerando que el marco jurídico resultante es demasiado rígido, “A new piece in the puzzle of locating financial loss: the ruling in *VEB v BP* on jurisdiction for collective

daños⁹⁸, quizás atribuyendo esta al tribunal del domicilio de la Asociación litigante o del lugar donde se localiza el interés mayoritario de los consumidores representados⁹⁹.

actions based on deficient investor information”, *Journal of Private International Law*, Vol. 18, Nº 1, 2022, pp 1-27, p. 22.

98 *Vid.* HESS, B., “La reforma del Reglamento Bruselas I bis. Posibilidades y perspectivas”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 14, Nº 1, 2022, pp. 10-24, pp. 15-16 y GARCÍA ÁLVAREZ, L., “La aplicación en materia ambiental...”, *cit.*, p. 96

99 Ambas posibilidades propuestas por RUIZ RODRIGUEZ, R., “Acción colectiva europea...”, *cit.*, p. 424. B. HESS propone concretamente atribuir competencia al tribunal del Estado miembro del domicilio del consumidor, *vid.* “La reforma del Reglamento Bruselas I bis...”, *cit.*, p. 16.

