



Un fabricante de automóviles cuyos vehículos manipulados ilegalmente son revendidos en otros Estados miembros puede ser demandado ante los órganos jurisdiccionales de dichos Estados

En efecto, el daño ocasionado al adquirente se materializa en el Estado miembro en el que adquiere el vehículo por un precio superior a su valor real

La Verein für Konsumenteninformation (VKI), asociación austriaca de protección de los consumidores, interpuso ante el Landesgericht Klagenfurt (Tribunal Regional de Klagenfurt, Austria) un recurso de indemnización por daños y perjuicios contra el fabricante de automóviles alemán Volkswagen por los perjuicios derivados de la incorporación, en los vehículos adquiridos por consumidores austriacos, de un software que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape. Solicita que se condene a Volkswagen a pagarle la cantidad de 3 611 806 euros, más intereses y gastos, y que se declare a dicha empresa responsable de todos los daños y perjuicios aún no cuantificables y/o que se produzcan en el futuro.

En apoyo de su recurso, la VKI se basa en la responsabilidad delictual o cuasidelictual de Volkswagen e invoca el hecho de que los 574 consumidores que le cedieron sus derechos a efectos de este recurso adquirieron en Austria vehículos nuevos o de ocasión equipados con un motor EA 189 antes de que, el 18 de septiembre de 2015, se hiciese pública la manipulación por parte de Volkswagen de los datos relativos a las emisiones de los gases de escape de esos vehículos.

Según la VKI, esos motores llevan instalado un «dispositivo de desactivación» que, a tenor del Reglamento sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor,¹ es ilegal por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6). Aduce que se trata de un software que permite mostrar en el banco de pruebas emisiones de gases de escape conformes con los valores máximos establecidos, mientras que, en condiciones reales, es decir, cuando esos vehículos se utilizan en carretera, las sustancias contaminantes efectivamente emitidas alcanzan proporciones que exceden varias veces los límites autorizados. Asegura que Volkswagen solo pudo obtener para los vehículos equipados con un motor EA 189 la homologación de tipo prevista por la normativa de la Unión gracias a este software, que manipula los datos relativos a dichas emisiones.

Según la VKI, el perjuicio causado a los propietarios de esos vehículos consiste en que, de haber conocido la manipulación en cuestión, o bien no habrían adquirido el vehículo, o bien se les habría ofrecido un precio inferior en al menos un 30 %. Dado que esos vehículos adolecen desde el principio de un vicio, su valor de mercado y por ende su precio de compraventa serían claramente inferiores al precio efectivamente pagado. La diferencia supone a su entender un perjuicio con derecho a reparación.

¹ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO 2007, L 171, p. 1).

Volkswagen, cuyo domicilio social se halla en Wolfsburg (Alemania), cuestiona en particular la competencia judicial internacional de los órganos jurisdiccionales austriacos.

En este contexto, el Landesgericht Klagenfurt ha solicitado al Tribunal de Justicia que interprete el Reglamento relativo a la competencia judicial.²

Según este Reglamento, son competentes, en principio, los órganos jurisdiccionales del Estado miembro en el que tenga su domicilio el demandado. No obstante, en materia delictual, este Reglamento atribuye una competencia especial al órgano jurisdiccional del lugar de materialización del daño y al del lugar del hecho causal que provocó el daño. Por consiguiente, la acción puede ejercitarse, a elección del demandante, ante los órganos jurisdiccionales de cualquiera de esos dos lugares.

En este caso, el lugar del hecho causal se encuentra en Alemania, donde los vehículos en cuestión fueron equipados con un software que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape. La conexión con este lugar lleva, por tanto, como el domicilio del demandado, a la competencia de los órganos jurisdiccionales alemanes.

El Landesgericht Klagenfurt alberga dudas acerca de si el mero hecho de que los vehículos en cuestión se adquirieran de revendedores de automóviles establecidos en Austria y se entregaran en Austria puede llevar a considerar que el lugar de materialización del daño se halla en Austria, lo que conduciría a otorgar competencia judicial a los órganos jurisdiccionales austriacos.

Mediante su sentencia dictada hoy, **el Tribunal de Justicia responde que, cuando determinados vehículos han sido equipados ilegalmente por su fabricante en un Estado miembro (Alemania) con un software que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape antes de ser adquiridos de un tercero en otro Estado miembro (Austria), el lugar de materialización del daño se halla en este último Estado miembro (Austria).**

En este caso, el daño alegado por la VKI consiste en la pérdida de valor de los vehículos en cuestión que resulta de la diferencia entre el precio que el adquirente pagó por el vehículo y el valor real de este como consecuencia de la instalación de un software que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape.

Por consiguiente, a pesar de que esos vehículos adolecían de un vicio desde la instalación del mencionado software, ha de considerarse que **el daño alegado no se materializó hasta el momento en que fueron adquiridos, debido a que su adquisición se hizo a un precio superior a su valor real.**

El Tribunal de Justicia concluye que, en el caso de la comercialización de vehículos cuyo fabricante equipa con un software que manipula los datos relativos a las emisiones de los gases de escape, **el perjuicio sufrido por el adquirente final no es ni indirecto ni puramente patrimonial** y se materializa en el momento en que dicho vehículo se adquiere de un tercero.

El Tribunal de Justicia declara, por otro lado, que un fabricante de automóviles establecido en un Estado miembro que lleva a cabo manipulaciones ilegales en vehículos comercializados en otros Estados miembros puede esperar razonablemente ser demandado ante los órganos jurisdiccionales de dichos Estados.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

² 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 (DO 2012, L 351, p. 1).

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667