

# documento

## análisis jurídico

Con la colaboración de:



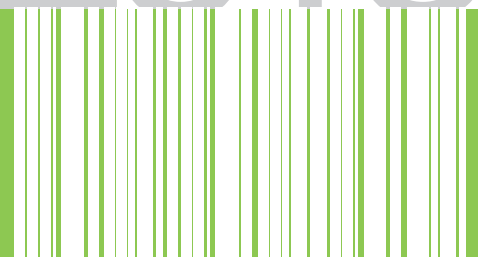
**BLECUA**

L E G A L

[ Primera condena a Volkswagen por incumplimiento parcial de la prestación

2016

Noviembre



## Primera condena a Volkswagen por incumplimiento parcial de la prestación

EN NUESTRA OPINIÓN, esta sentencia será merecedora de un notable interés en la medida en que, salvo error por nuestra parte, es la primera que se dicta en favor de los adquirentes de vehículos Volkswagen. Y es que, en contraposición a ella, hemos de recordar la dictada el pasado mes de mayo por un Juzgado de Primera Instancia de Torrelavega, en la que se desestimaba la acción entablada por el comprador frente a Volkswagen. En aquella ocasión, se desestima la posibilidad de anular el contrato porque se consideró que no existía prueba alguna, *"ni siquiera de modo indiciano"*, de que el vendedor tuviera *"conocimiento de que el vehículo tenía instalado un software malintencionado"*. A dicho argumento se sumaban aseveraciones como que *"no puede aseverarse que se haya producido un error relevante"*, porque *"el vehículo es apto para la circulación"* y no hay medida alguna en España o en la Unión Europea que ordene la paralización de los vehículos afectados, empleándose también como argumento de exoneración la supuesta falta de concienciación medioambiental por parte del reclamante, y concluir en el sentido de que no constaban demostrados los supuestos daños y perjuicios irrogados.

Parece necesario recordar, como antecedente del expediente, que en septiembre de 2015, se conoció que el grupo empresarial Volkswagen, titular de las marcas Audi, Volkswagen, Seat y Skoda, había instalado, en un gran número de esas marcas, un software fraudulento, afectando diversos vehículos, siendo dicho software capaz de diferenciar las emisiones contaminantes cuando el vehículo se encuentra en el banco de pruebas y durante la conducción en condiciones de tráfico real. Ello permitía que los referidos

vehículos cumplieran la normativa de homologación de emisión de partículas NOx (nitrógeno de oxígeno), incluidas dentro de la normativa Euro 5.

En el caso de la sentencia dictada por el Juzgado Nº 12 de Torrelavega, se formulan las siguientes acciones:

- Acción de sustitución del vehículo de su propiedad por otro de iguales características y en perfecto estado sin coste alguno, y en caso de no ser posible por otro de categoría superior.

- Subsidiariamente se interesa la resolución del contrato de compraventa del referido vehículo, procediéndose a la recíproca restitución de las prestaciones entre las partes.

- Subsidiariamente, que se proceda a resarcir al actor los daños y perjuicios sufridos, conforme a las bases de informe pericial acompañado a la demanda.

Por la representación de las mercantiles Valladolid Wagen S.A y Volkswagen España S.A se formuló oposición, en la que, si bien admite la realidad de la incidencia a que se refiere el escrito de demanda, plantea una estrategia exoneratoria basada entre otros, en los siguientes argumentos:

(i) Inexistencia de daños al propietario del vehículo, pues si bien los niveles de emisión de las partículas contaminantes incumplen la normativa de homologación cuando se somete al vehículo a una prueba en banco, en condiciones reales son iguales o incluso inferiores a las que se producen en otros vehículos de marcas distintas y similares características técnicas. Afirma la defensa de Volkswagen que, pese a haberse detectado la incidencia que afecta al vehículo litigioso en el mes de septiembre de 2015, ni el actor, ni el resto de consumidores en su

**Por Gonzalo Ruiz Gálvez  
Blecua Legal**

misma situación, han sufrido ningún tipo de restricción en el uso del mismo, de modo que, en tanto no sean llamados por el grupo Volkswagen a realizar la manipulación del software instalado en el motor, pueden circular libremente por las vías españolas y de Europa.

- (ii) Asimismo, se aduce que la existencia de la referida manipulación, no se trata de un factor decisivo a la hora de formar la voluntad de adquisición por parte del consumidor, que atiende preferentemente a otras prestaciones, como potencia, consumo o comodidad, sin que la incidencia sobre homologación afecte en modo alguno al uso a que viene siendo destinado con normalidad por el actor desde la adquisición del vehículo.
- (iii) Se invoca igualmente la excepción de falta de legitimación pasiva, dado que la mercantil Valladolid Wagen S.A no interviene ni en la fabricación ni el diseño del vehículo, circunscribiéndose a la reventa de vehículos, que adquiere a la importadora Volkswagen España S.A, por lo que no puede ser reclamada.
- (iv) Por último, se alega que la incidencia está siendo ya subsanada, sin coste alguno para los adquirentes de los modelos afectados.

En consideración de los anteriores argumentos, el Juzgador concluye:

**a.-)** Entendemos que, en contraposición al argumentario del grupo Volkswagen, que aducía que la existencia la incidencia no afectaba al rendimiento del vehículo, el Juzgador de instancia destaca, por un lado, la prohibición establecida por la normativa aplicable de la aplicación de dispositivos de desactiva-

ción, como el instalado en el vehículo objeto de la litis, a la vez que se significa que desde un punto de vista administrativo, se trata de un requisito previo ineludible, de modo que puede afirmarse que los vehículos comercializados por el grupo Volkswagen que incumplen esa normativa no podrían circular, aun cuando, como se ha dicho, no se haya adoptado ninguna medida cautelar por la autoridad española, al no implicar riesgo alguno para la circulación.

**b.-)** No obstante la contravención, entiende el Juzgador que desde una perspectiva estrictamente contractual, el vehículo vendido sirve al fin esencial para el que se adquirió, por lo que **no cabe apreciarse un incumplimiento esencial, cuyo fundamento es la frustración del contrato.**

**c.-)** Sin embargo a criterio del Juzgador, las consecuencias jurídicas derivadas del comportamiento llevado a cabo por Volkswagen habría que vincularlas al **principio de buena fe y de integración del contrato**, que sí se habrían visto incumplidas. De esta forma, con base en distintas sentencias del Tribunal Supremo, se destaca que la firma de un contrato de compraventa, en este caso de vehículos, debe llevar aparejado un comportamiento coherente con la confianza creada en el tráfico.

## CRITERIOS DEL TRIBUNAL

La traslación de la anterior doctrina al caso que nos ocupa resulta en la conclusión contenida en la sentencia que comentamos, en la que, destacando que la homologación es un requisito técnico ineludible para que los vehículos puedan circular libremente por las vías españolas y europeas, resultaría en un hecho incontrovertido, que el modelo adquirido por el demandante, a diferencia de lo publicitado por el vendedor, disponía de un software tendente a burlar el control de tales emisiones de partículas en el trámite de homologación.

Esa conducta infringe, a criterio del Juzgador, los deberes de buena fe en el cumplimiento de las obligaciones que le son propias

como vendedora del producto, y afecta a la confianza del consumidor en varios sentidos. En primer lugar, por la propia naturaleza del acto, que implica un engaño a las autoridades de control y al público en general, dado que no parece razonable que una marca del prestigio de Volkswagen considere aceptable llevar a cabo tales prácticas engañosas como algo propio de su actividad empresarial y en el tráfico jurídico. En segundo lugar, porque, detectada dicha práctica de engaño, resulta igualmente razonable desde la perspectiva del consumidor que no se quiera asumir una reparación por la propia marca, cuando ello implica una manipulación del motor verificada con secretismo y sin que conste acreditado de manera indubitada que no afectará a las prestaciones de un vehículo de la antigüedad del que pertenece al actor. En tercer lugar, porque cabe entender que, de disponer el consumidor de la información relativa tal práctica engañosa, en los términos que establecía la Directiva CE 2005/29, esto es, que el vehículo que pretendía adquirir tenía instalado un software de desactivación como forma de obtener la homologación, habría adoptado la decisión de adquirir ese producto sospechoso.

Todo lo anterior lleva a la conclusión de que se ha incurrido en un **incumplimiento parcial** de la prestación.

**d.-)** En lo que respecta a la legitimación pasiva de las demandadas, y ante el alegato de que quien debiera pechar con las negativas consecuencias de la existencia del incumplimiento del deber de buena fe era el Grupo Volkswagen, que es el que fabrica los vehículos, y no las mercantiles demandadas, en tanto limitaron su intervención a las fases de importación y venta a través del concesionario, es criterio del Juez titular del Juzgado 12 de Valladolid que, siendo la conducta engañosa imputable al grupo empresarial, y beneficiándose todo él en su conjunto de tal engaño (pues el impacto económico que deriva del conocimiento público de la actuación engañosa afecta al valor de la marca en sí, generándose una comunidad jurídica y económica de intere-

ses), ha de ser el grupo quien deba responder frente al consumidor. Y aunque éste no ha adquirido el vehículo directamente a la productora (responsable directa del acto engañoso), sino a la empresa concesionaria, y ésta, a su vez, a la importadora, las dos demandadas se favorecen en el tráfico de la imagen de la marca Volkswagen a cuyo grupo empresarial pertenecen con todo su capital social.

A ello suma el Juzgador la configuración de la responsabilidad exigible en favor de los consumidores y usuarios en los supuestos de venta de bienes o prestación de servicios defectuosos, que se define en el art.º 132 TRLGDCU como solidaria.

**e.-)** Admitiendo el Juzgador la dificultad de cuantificar el incumplimiento detectado, dada su naturaleza intangible (infracción de los deberes de buena fe y pérdida de confianza en el consumidor), a la hora de establecer los criterios de dicha valoración se toman en consideración los siguientes parámetros:

- 1.-) Estar ante una actuación en masa, que afecta a una generalidad de consumidores;
- 2.-) Se trata de un engaño a las autoridades de control que conlleva la infracción de normas básicas de regulación del sector (la homologación previa);
- 3.-) El incumplimiento tiene una incidencia en un bien público como es el medio ambiente.
- 4.-) Necesidad de considerar el valor objetivo del bien adquirido por el consumidor (en este caso un vehículo por importe de 50.065 euros) y la realidad de que dicho bien se ha venido utilizando y se sigue haciendo con normalidad hasta la fecha. ◻

## CONCLUSIÓN

*Considerados los anteriores argumentos, se determina por el Juzgador que el perjuicio irrogado al consumidor debe valorarse en un 10% del precio de adquisición, que, en el caso que nos ocupa, determina un total de 5006,5 euros.*



Servicios jurídicos especializados de máxima calidad en todas las áreas a las que se dedica, con especial atención a...



**Responsabilidad Civil**

...así como las siguientes:



Inmobiliario y Construcción



Administrativo



Marítimo



Fiscal



Procesal



Concursal



Protección de Datos



**BLECUA**

L E G A L



Transporte



Nuevas Tecnologías



Seguro



Civil



Societario y Contratación Mercantil



**BLECUA**

FORMACIÓN



**LEGAL**

CORPORATE ADVISORS