

EL PARTICULAR QUE LLEVA SU VEHÍCULO A UN TALLER PARA QUE SE LO VENDAN, NO PUEDE SER CONSIDERADO CONSUMIDOR¹

*Miguel Fernández Benavides
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha*

HECHOS

El propietario de una moto decide venderla dejando ésta en un taller -concesionario multimarca de motos- para que se la vendan, como mínimo por 3000 euros, obteniendo el concesionario como beneficio el sobreprecio derivado de la venta de la moto. El propietario, al cabo de unos días, encuentra un comprador por su cuenta y decide retirarla del taller-concesionario para cerrar la venta. Sin embargo, en el taller le indican que han hecho una serie de reparaciones necesarias en la moto para su puesta a punto, y que tiene que abonar 400 euros en concepto de esas reparaciones para retirar la moto o, de lo contrario, la moto no sale del taller. No se ha dejado constancia documental de nada: ni del resguardo de depósito de la moto en el taller, ni del contrato de comisión de venta. Tampoco hay justificantes o facturas que acrediten la puesta a punto de la moto, no conservan las piezas sustituidas y tampoco hay orden de reparación firmada por el consumidor ni presupuesto.

CONSULTA

En vista de los hechos expuestos, la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC) de la Sagra Alta formula al Centro de Estudios de Consumo de la UCLM la siguiente consulta: ¿Si el propietario de la moto no abona los 400 euros puede retirar la moto?; en caso de que el particular venda la moto por su cuenta, ¿existiría garantía de las piezas sustituidas y se podría beneficiar el nuevo comprador? ¿o al no existir

¹ Trabajo realizado dentro del Proyecto de Investigación DER 2011-28562, del Ministerio de Economía y Competitividad (“Grupo de Investigación y Centro de Investigación CESCO: mantenimiento de una estructura de investigación dedicada al Derecho de Consumo”), que dirige el Prof. Ángel Carrasco Perera

justificación documental no existe garantía?; si el propietario de la moto se dirige a la OMIC ¿podríamos o deberíamos tramitarlo o es conveniente aconsejar otra vía?

RESPUESTA

- 1. La primera cuestión a señalar, es que nos encontramos ante un contrato civil de mandato,** en virtud del cual una persona -mandatario- se obliga “a prestar algún servicio o hacer alguna cosa, por cuenta o encargo de otra” -mandante- (art. 1709 CC). Habiendo descartado la posibilidad de que nos encontremos ante una comisión mercantil -por no concurrir los requisitos exigidos en el artículo 244 del CCom- la relación jurídica existente entre el propietario de la moto y el taller-concesionario, habrá de regirse por el régimen previsto para el mandato en los artículos 1709 y ss. del CC.
- 2. No se trata de una problemática enmarcada en el ámbito del Derecho de consumo.** Hallándonos ante un mandato civil ocasional, en virtud del cual el mandante no adquiere bienes ni servicios, este no puede ser considerado consumidor. Tal y como se ha señalado desde este Centro de Estudios de Consumo - a propósito de la venta de oro por particulares a establecimientos abiertos al público-, es consumidor el adquirente -en un ámbito ajeno a su actividad profesional- de un bien, “no el que lo vende a través de un contrato de compraventa civil sometida al CC”, pues “no se puede forzar el concepto de relación de consumo hasta el punto de cambiarle el sentido y hacerla reversible” (CARRASCO PERERA, A.F. *Concepto de relación de consumo y la inclusión de servicios públicos en la competencia de consumo*, <http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/23/2011/23-2011-3.pdf>). Por idénticas razones, el propietario de la moto no puede ser considerado consumidor, desde el momento en que no realiza acto de consumo alguno, porque no es el destinatario final de un producto o servicio. A mayor abundamiento, hemos de tener en cuenta que el problema a resolver gira en torno a si se ha realizado o no la reparación de la moto, cuestión que quedaría circunscrita en el ámbito del propio objeto del mandato. En este sentido, cabe recordar que “para que un elemento esencial del contrato (precio, cosa, servicio, etc.) pueda ser controlado conforme al procedimiento del artículo 82 de la LGDCU es preciso que este elemento haya sido definido, determinado, concretado, *por medio de una cláusula contractual*”, salvo en el caso de las garantías desproporcionadas del artículo 88.1 (CARRASCO PERERA, A.F. *Las administraciones de consumo no pueden sancionar como cláusulas abusivas precios usurarios en el negocio de compra/recompra de oro*,

<http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/28/2012/compraOro.pdf>). Finalmente, consideramos que la propia naturaleza de este contrato, así como las concretas circunstancias que rodean el supuesto que nos ocupa, desaconsejan la intervención de una norma -las de consumo- cuya *ratio* o finalidad reside en la protección de la parte débil del contrato, que en este caso, no creemos que exista como tal.

3. **El propietario está obligado a abonar al taller los gastos derivados de la “puesta a punto” de la moto para su posterior venta.** Desde el momento en que el propietario decide retirar la moto del taller para cerrar la venta con un tercero, nos encontramos ante un supuesto de revocación del mandato (arts. 1732 y 1733 CC). La “puesta a punto” de la moto ha de entenderse como una gestión “necesaria para la ejecución del mandato”, por lo que el propietario de la moto -mandante- deberá reembolsar al mandatario las cantidades anticipadas a tal fin (art. 1728 CC). Por lo tanto, salvo pacto en contrario -extremo que no consta en los hechos-, ha de entenderse que la realización de las reparaciones oportunas en la moto supone un gasto derivado de la realización normal de la actividad por parte del mandatario, originado previamente a que éste tuviera conocimiento de la revocación del negocio por parte del mandante. Al margen del régimen legal del mandato, el propietario de la moto tendría igualmente derecho a cobrar la reparación en su condición de poseedor de buena fe, siempre que dicha reparación fuera útil a la cosa, como parece que así es. En este caso, el propietario de la moto podría optar “por satisfacer el importe de los gastos, o por abonar el aumento de valor que por ellos haya adquirido la cosa” (art. 453 CC).
4. **El taller tiene derecho a retener la moto hasta que se le abonen los gastos.** En cuanto al régimen del mandato, dispone el artículo 1730 del CC que “el mandatario podrá retener en prenda las cosas que son objeto del mandato”, hasta que el mandante realice el reembolso de los gastos necesarios para la ejecución del contrato. Más allá del mandato, el taller-concesionario ostentaría igualmente un derecho de retención como poseedor de buena fe *ex* artículo 453 del CC.
5. **En cualquier caso, todo lo dicho hasta el momento, tropieza con un importante problema de prueba: no contamos con documento alguno que acredite los hechos descritos al inicio.** En este sentido, son algunas las cuestiones que deberíamos conocer en aras a ofrecer una solución definitiva del caso: ¿se ha producido efectivamente la reparación de la moto?; ¿los costes de dicha reparación -piezas, mano de obra, etc.- son los que indican en el taller?; ¿existía realmente un contrato de mandato entre las partes?; ¿en qué términos se pactó dicho contrato?

6. **Dado que nos encontramos ante una relación civil -pero no de consumo-, el hecho de que no existan pruebas documentales no justifica necesariamente la negativa del propietario al pago de los gastos.** Evidentemente, este quedaría a salvo de lo anterior en el supuesto de que pudiera acreditarse que no existió ningún contrato (ausencia de consentimiento), o que dicha reparación nunca tuvo lugar. A una conclusión muy distinta habríamos llegado de entender que nos encontramos ante una relación de consumo. En dicha hipótesis, dado que el taller no podría realizar reparación alguna sin la debida documentación previa de un presupuesto, no estaríamos tan seguros de que el propietario de la moto estuviera obligado a abonar los gastos (*vid.* art. 12 Decreto 96/2002, de 26 de junio, LCLM/2002/180, de protección de los consumidores en la prestación de servicios por talleres de reparación de vehículos automóviles, de Castilla-la Mancha).
7. **Respecto a la garantía de las piezas sustituidas, el comprador de la moto dispone de dos vías para reclamar.** En primer lugar, podría dirigirse **contra el vendedor**, acudiendo al régimen previsto en los artículos 1484 y ss. del CC, siendo el plazo de “garantía” de 6 meses, a contar desde la entrega e la moto (art. 1490 CC). En segundo lugar, podría dirigirse **contra el taller-concesionario** -contando con un plazo de dos años- si sostuviésemos que las piezas de repuesto o los componentes utilizados en la reparación del bien disponen de su propio plazo de garantía (a mayor abundamiento, *vid.* MARÍN LÓPEZ, M. J., *Reparación, garantía de la reparación, y plazo de garantía de las piezas de repuesto o componentes nuevos utilizados en la reparación de un bien de consumo*, <http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/16/2010/16-2010-2.pdf>). A pesar de que podría ponerse en duda la posibilidad de acudir a esta segunda vía -teniendo en cuenta que el comprador no ha suscrito contrato alguno con el taller-concesionario- entendemos que la garantía se extiende a la reparación *ex* artículo 1097 del CC, independientemente de que el poseedor sea el propietario o el nuevo comprador (*vid.* MENDOZA LOSANA, A. I., *Regalo de móviles, renovación de permanencia y nuevos clientes*, <http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/28/2012/costarica.pdf>). A idéntica conclusión llega MARÍN LÓPEZ, argumentando que mediante esta solución interpretativa no se aumenta la carga de los responsables de la garantía legal, y se protegen de manera adecuada los intereses de los posteriores adquirentes del bien (BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. -Dir.-, *Comentarios al Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios*, Thomson-Aranzadi, 2009, p. 1436). En cualquier caso, esta segunda vía queda condicionada al hecho de que

efectivamente se haya producido la reparación y que el comprador pueda acreditar dicho extremo, por ejemplo, mediante la presentación de la factura. En caso contrario, la única vía posible sería la de los artículos 1484 y ss. del CC. Ello no permite afirmar que al no existir justificación documental no exista garantía, sino más bien que sin dicha acreditación resulta prácticamente imposible probar que se produjo la reparación a efectos de ejercitar el mencionado derecho.

8. Existen tres vías que podrían resultar adecuadas para buscar una solución a la controversia planteada: acuerdo entre las partes, jurisdicción civil o arbitraje.

En línea con lo que señalábamos en el punto segundo, consideramos que el problema existente excede de la competencia de la Administración de consumo, sin perjuicio del posible ofrecimiento de información, ayuda y orientación al propietario que podría efectuar la Oficina Municipal de Información al Consumidor, en el ámbito de sus funciones. Entre las tres vías señaladas, recomendamos al propietario de la moto que intente, en primer lugar, llegar a un acuerdo con el taller-concesionario -ej. rebaja de la cantidad exigida por este último, a cambio de poner fin a la controversia-. De no ser posible llegar a un acuerdo, la siguiente vía más recomendable sería acudir al arbitraje, comenzando por la suscripción de un convenio arbitral de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. Las ventajas de este procedimiento frente a la jurisdicción son sobradamente conocidas: menores costes económicos, mayor rapidez, flexibilidad y antiformalismo, ejecutividad de la resolución, motivos de impugnación tasados, etc. (En cualquier caso, cabe recordar que, por las razones ya señaladas, no resultaría de aplicación el Real Decreto 231/2008, de 15 de febrero, por el que se regula el Sistema Arbitral de Consumo). Si finalmente tampoco es posible llegar a un acuerdo sobre este extremo, la última vía que le quedaría al propietario de la moto sería la de interponer una demanda ante la jurisdicción ordinaria.