

VOLKSWAGEN: «EL COCHE DEL PUEBLO» ENGAÑADO Y CONFUNDIDO¹

Ángel Carrasco Perera

*Catedrático de Derecho Civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha*

Lourdes García Montoro

*Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha*

Fecha de publicación: 8 de noviembre de 2015

1. Introducción

Son muchos los rumores que corren acerca del posible engaño a los compradores de coches equipados con el motor diésel EA 189 Euro 5 de Volkswagen y los propietarios de estos vehículos comienzan a inquietarse por la falta de información pues, más allá de comprobar si su coche es uno de los afectados por el escándalo, es poco lo que pueden averiguar desde la propia web de Volkswagen.

No sólo muchos vehículos Volkswagen están equipados con este motor, sino también coches de las marcas Seat, Skoda y Audi. Lo primero es comprobar si el coche adquirido es uno de los afectados o no, para lo cual será necesario introducir el número de bastidor del vehículo en la plataforma habilitada a tal finalidad por cada una de las marcas². Si su coche es uno de los afectados, recibirá la desoladora noticia con unas amables palabras:

¹ Trabajo realizado en el marco del Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia (Subprograma Estatal de Generación de Conocimiento) otorgado al Grupo de investigación y centro de investigación CESCO, *Mantenimiento y consolidación de una estructura de investigación dedicada al Derecho de consumo*, dirigido por el Prof. Ángel Carrasco Perera de la UCLM, Ref.: DER2014-5606-P.

² Volkswagen: <http://info.volkswagen.com/es/es/home.html?tab=check-own-car>; Seat: <http://www.seat.es/posventa/motores-diesel/verifica-tu-coche.html>; Audi: <http://microsites.audi.com/servicecampaigns/es-es/index.html>; Skoda: <http://skoda-recallactions.skoda-auto.com/es-es?s=W&cd=0>.

«Estimado cliente:

Lamentamos informarte que tu vehículo es uno de los afectados. Sin embargo, podremos asegurarte que tu coche es técnicamente seguro y es apto para circular.

Volkswagen AG está trabajando lo más rápido posible para implementar las correspondientes medidas técnicas que fueran necesarias y cubrirá todos los costes de las mismas, si las hay.

Tu concesionario oficial contactará contigo lo antes posible para informarte de las medidas que vayan a llevarse a cabo. En el caso de que no tengas contacto con un concesionario oficial, te agradeceríamos que utilices el formulario que ponemos a tu disposición en esta web. Quedamos a tu disposición en todo lo que necesites».

2. El porqué del escándalo Volkswagen

Sorprende que Volkswagen haya prescindido de dedicar un apartado de su página web a explicar a sus clientes cuál ha sido el trucaje realizado en el motor y con qué finalidad, limitándose a dar vagas indicaciones como «un software habría causado discrepancias en los valores de óxido de nitrógeno (NO_x) durante las pruebas de dinamómetro». Para los no iniciados en la materia esta información es un tanto desconcertante.

Se trata de que los motores diésel modelo EA 189 de Volkswagen superan el límite de emisiones NO_x permitido por el Reglamento 715/2007³. El fabricante manipuló el software del vehículo para que pudiera detectar cuándo se encuentra en un banco de pruebas y reducir el volumen de emisiones en ese momento. Al detectar el software que las ruedas del vehículo se mueven pero no existe desplazamiento, se activa el «modo prueba» y se adecúan las emisiones a lo establecido por la norma, volviendo a superar el límite una vez el coche se pone en funcionamiento con normalidad⁴.

Es decir, su coche es más contaminante de lo que sería deseable, pero ello no afecta a la seguridad ni a la aptitud del vehículo para la circulación desde un punto de vista técnico, con lo que puede seguir conduciéndolo con total tranquilidad.

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:32007R0715>.

⁴ La medición de las emisiones en un ciclo de ensayo en laboratorio será sustituido por un procedimiento de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, *real driving emissions*) que evaluará los resultados reales de emisión de los vehículos en carretera, http://ec.europa.eu/spain/actualidad-y-prensa/noticias/medio-ambiente/emisiones-diesel_es.htm.

El «engaño» reside en haber comercializado el vehículo prometiendo un volumen de emisiones inferior al real. Sin embargo, probablemente son pocos los compradores que hayan adquirido el vehículo por sus características *eco-friendly*; de hecho, en un municipio con poco más de 83 000 habitantes, de sesenta vehículos del mismo modelo vendidos en un año, tan sólo tres de ellos iban equipados con el motor *Ecomotive* (más respetuoso con el medio ambiente). La razón: cuesta 500 euros más que el motor estándar.

Es poco probable que la política medioambiental sea una de las preocupaciones principales de los ciudadanos europeos. Seguramente estén más interesados en averiguar cómo sacar tajada de todo este asunto, ya sea mediante la obtención de indemnizaciones o incluso la sustitución del motor de su vehículo, lo que implicaría disfrutar de un coche nuevo con el consiguiente enriquecimiento económico del cliente Volkswagen, a quien poco le importaba el volumen de emisiones de su vehículo cuando lo compró. Seguramente aparecerán propietarios de Volkswagen que se declaren amantes incondicionales de la naturaleza, aunque lleven sin utilizar el transporte público desde los quince años y ni siquiera hayan oído hablar del carril bici, pero que aun así reclamarán el resarcimiento de daños y perjuicios por parte de Volkswagen por venderles un coche trucado.

Por el momento, Volkswagen y el resto de marcas implicadas han dejado de comercializar los vehículos equipados con el motor diésel EA 189 Euro 5 que aún tenían en *stock*, y mantienen a la venta los nuevos vehículos respetuosos con la normativa de emisiones Euro 6.

3. ¿Qué es la normativa Euro 5 y Euro 6?

El Reglamento 715/2007 estableció los límites de emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros que resultaban necesarios respetar para obtener la homologación. Dichos límites, recogidos en el Anexo I, cuadros 1 y 2 del reglamento, se han ido aplicando gradualmente durante el periodo 2009-2014.

Por lo que respecta a los límites de emisiones recogidos bajo la rúbrica Euro 5 que, por lo que aquí interesa, se fijan en (NO_x) 180 mg/km, todos los vehículos que pretendiesen obtener la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a partir del 1 de septiembre de 2009 debían respetar este índice.

Por su parte, el listado de límites de emisiones denominado Euro 6 establece un máximo de (NO_x) 80 mg/km, resultando de aplicación a los vehículos que obtuvieron la homologación a partir del 1 de septiembre de 2014.

Pero la Unión Europea no parece estar segura de que la industria automovilística europea pueda respetar estos límites y podría seguir permitiendo durante los próximos cuatro años la homologación de motores que emitan en carretera hasta 168 mg/km⁵, un límite que duplica el de 80 mg/km previsto por la norma Euro 6.

4. Información sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂

El escándalo Volkswagen que, aun tratándose de un fabricante europeo, ha sido destapado por las autoridades medioambientales de Estados Unidos, con la consiguiente falta de confianza generada en torno a los test de homologación realizados por las autoridades europeas, está obligando a la Unión Europea a tomar cartas en el asunto y reformar, que no endurecer, la normativa de emisiones.

Aquí entran en juego no sólo el reglamento y la directiva relativos a la homologación de vehículos, sino que también ha de tenerse en cuenta la Directiva 1999/94/CE⁶, referida a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al comprador de turismos.

La Comisión Europea ha elaborado una hoja de ruta⁷ para analizar el grado de implantación de dicha directiva y examinar el cumplimiento o no de los objetivos que se proponía alcanzar. La norma no ha sido revisada desde su adopción en el año 1999, de ahí que la Comisión considere adecuado proceder a su revisión en este preciso momento.

Las investigaciones en torno al caso Volkswagen van destapando poco a poco nuevas infracciones que el fabricante de vehículos podría haber estado cometiendo, en particular por lo que respecta a la emisión de partículas no sólo de NO_x sino también de

⁵ http://cincodias.com/cincodias/2015/10/28/empresas/1446050056_777032.html.

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:31999L0094>.

⁷ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2015_clima_016_evaluation_car_labelling_en.pdf.

CO₂, volumen de emisiones que podría haberse visto igualmente alterado⁸ tanto en los vehículos equipados con motores diésel como en algunos motores gasolina⁹¹⁰.

El escándalo no para de crecer, y es que el volumen de emisiones de NO_x no es detectable en la inspección técnica de vehículos (ITV), pero el CO₂ es uno de los valores que se examina en estas revisiones y que es determinante para permitir que el vehículo siga circulando. Este es el motivo por el que las autoridades europeas consideran de vital importancia llevar a cabo una reforma en la forma de realizarse los test de homologación, obligando a los fabricantes a que los realicen en carretera¹¹ y evitar con esto que pueda programarse el software de los vehículos para ocultar los valores reales de emisión.

5. Pasos a seguir para la adecuación del vehículo a la normativa vigente

La información proporcionada en la web oficial se limita a indicar que «Volkswagen AG está trabajando a toda velocidad con los departamentos de desarrollo para implementar las medidas técnicas que, en su caso, sean necesarias». Parece que en algunos casos bastará con reprogramar el software, aunque en otros las medidas correctoras podrían implicar la sustitución del catalizador del vehículo, u otras que estén por determinar.

Según informa la Agencia Federal de Transportes alemana (KBA)¹², Volkswagen deberá retirar el software trucado de todos los vehículos afectados y adoptar las medidas necesarias para la adecuación de las emisiones a la normativa vigente. Éstas podrían consistir en una reprogramación del software en el caso de los motores diésel de 2 litros,

⁸ El informe «2015 *Mind the gap report*» elaborado por la organización *Transport & Environment* ha dado cuenta de la superación del volumen emisiones de CO₂ permitido por la normativa que algunos fabricantes de vehículos ocultan en las pruebas de laboratorio, con el consiguiente aumento de consumo de combustible del vehículo en cuestión: <http://www.transportenvironment.org/press/some-mercedes-bmw-and-peugeot-models-consuming-around-50-more-fuel-official-results-new-study>; http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/TE_Mind_the_Gap_2015_FINAL.pdf.

⁹ <http://www.cnnexpansion.com/negocios/2015/11/03/800000-nuevos-autos-de-volkswagen-trucados>.

¹⁰ <http://www.transportenvironment.org/press/vw%E2%80%99s-latest-admission-exposes-more-iceberg>.

¹¹ Procedimiento de ensayo RDE (*Real driving emissions*): http://ec.europa.eu/spain/actualidad-y-prensa/noticias/medio-ambiente/emisiones-diesel_es.htm.

¹² http://www.kba.de/DE/Home/infotext_startseite_VW_komplett.html;jsessionid=9298420DC67E95F763DFBFDE81008FAB.live1041.

medida que comenzaría a hacerse efectiva a principios del próximo año. Por lo que respecta a los motores diésel de 1,6 litros, podría ser necesaria una readecuación técnica del motor que debería poder realizarse a partir de septiembre de 2016.

Por supuesto Volkswagen «asume toda la responsabilidad y cubrirá el coste de todas las medidas que, en su caso, deban tomarse», y así lo ha indicado también el Ministro de transporte e infraestructuras alemán Alexander Dobrindt en declaración realizada el 4 de noviembre¹³, al insistir en que la readaptación de los vehículos no deberá perjudicar en manera alguna a sus propietarios. Pero habrá que ver si el propietario del vehículo está de acuerdo con las medidas a adoptar. Es decir, podría suceder que alguno de los compradores afectados se negase a someter su vehículo a las modificaciones requeridas para la adecuación de las emisiones. No sería de extrañar que el conductor de un vehículo que se encuentra en tan perfectas condiciones como declara el propio fabricante, se negase a dejarlo en el taller para que modifiquen algo que no afecta directamente a la conducción.

En tal caso, no podría obligarse al cliente a que sometiese al vehículo a la readecuación, pero el fabricante dejaría de ser responsable por las posibles infracciones que pudieran cometerse si el vehículo supera los límites de emisiones con posterioridad al proceso de readaptación que Volkswagen llevará a cabo en todos los vehículos afectados.

Es decir, en principio el coche afectado seguiría siendo perfectamente apto para circular y superaría las pruebas de la ITV; pero la normativa sobre la inspección técnica de vehículos podría sufrir modificaciones tendentes a destapar precisamente este tipo de infracciones y entonces se descubriría que el coche no readaptado supera el límite de emisiones permitido, caso en el cual podría denegarse al conductor la renovación del certificado de inspección técnica, con las posibles infracciones en que pudiera incurrir el conductor de un vehículo que no haya pasado la ITV.

6. Cuestiones de homologación y retirada de vehículos de la circulación

Los vehículos fabricados en Europa pueden solicitar la homologación de tipo CE de conformidad con lo previsto en el Reglamento 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE¹⁴.

¹³ <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/aktuelle-informationen-zur-autoindustrie.html>.

¹⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:32007L0046>.

En el marco del régimen de homologación, antes de su comercialización, un servicio técnico nacional lleva a cabo ensayos en el tipo de vehículo con arreglo a la legislación y la autoridad de homologación nacional entrega la homologación («certificado CE») basándose en estos ensayos. El fabricante puede solicitar la homologación en cualquier país de la UE, basta con la aprobación del vehículo en un país de la UE para que todos los vehículos de su tipo se matriculen sin más comprobaciones en toda la UE basándose en su certificado de conformidad. Un certificado de conformidad es una declaración de otro fabricante de que el vehículo cumple los requisitos de homologación de la UE. El fabricante tiene la responsabilidad de garantizar la conformidad de la producción con el tipo homologado¹⁵.

A este respecto, el artículo 30 de la Directiva 2007/46/CE dispone que «1. Cuando el Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo CE compruebe que determinados vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes acompañados de un certificado de conformidad o que lleven grabada la marca de homologación no se ajustan al tipo homologado, tomará las medidas necesarias, incluyendo, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según sea el caso, que se estén fabricando sean conformes al tipo homologado. La autoridad de homologación de ese Estado miembro advertirá a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de las medidas tomadas.

2. A los efectos del apartado 1, se considerará que las divergencias respecto a los datos del certificado de homologación de tipo CE o del expediente de homologación constituyen disconformidad con el tipo homologado».

Una de las características que se miden para la obtención de la homologación de tipo CE es la emisión de CO₂ en masa del vehículo en ciclo urbano, en carretera y mixto (Anexo I, punto 3.5 de la Directiva 2007/46/CE). De superarse el límite de emisiones permitidas por el Reglamento 715/2007 en el cuadro 1 del Anexo 1 (Euro 5), existirían divergencias entre los datos reflejados en el certificado de homologación de los vehículos comercializados con el motor EA 189 de Volkswagen que implicarían la disconformidad con el tipo homologado y la posible retirada de la homologación de tipo.

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=uriserv:n26100>.

Por el momento, ha quedado acreditado que el límite de emisiones superado por los motores Volkswagen se refiere a las partículas de NO_x (monóxido de nitrógeno), parámetro cuya medición no se refleja en la ficha de inspección técnica de vehículos.

La directiva atribuye en su artículo 46 a los Estados miembros la competencia sancionadora por incumplimiento de la normativa de emisiones. La transposición de la directiva a derecho interno español se llevó a cabo a través del Real Decreto 750/2010, que se redirige a su vez a la Ley 21/1992, de Industria, para el establecimiento del régimen de infracciones y sanciones, sin que, sin perjuicio de la multa que procediese imponer como consecuencia de la comisión de alguna de las infracciones recogidas en la norma, se contemple como sanción la posibilidad de retirar del mercado el producto, en este caso, el vehículo.

7. Consecuencias del escándalo para el propietario de un vehículo afectado

A pesar de la manipulación del software para ocultar la superación del límite máximo de emisiones, el vehículo puede circular con normalidad y no parece que la emisión de gases por encima del límite permitido afecte directamente a los intereses económicos del comprador.

Sin embargo, la posición en que queda el propietario del vehículo tras la readecuación de las características del mismo para respetar la normativa de emisiones hace necesario plantearse algunas cuestiones.

En primer lugar, Volkswagen deberá garantizar a sus clientes que el vehículo no sufrirá merma alguna en las prestaciones prometidas, y hasta ahora disfrutadas, como consecuencia de la adecuación del software. Un posible aumento del consumo de combustible, pérdida de potencia u otras circunstancias que pudieran afectar a las prestaciones del vehículo podrían afectar negativamente a los intereses del cliente.

En cuanto a la cuantía del impuesto de circulación que debe abonarse de forma anual por el vehículo, no parece que vaya a sufrir aumento alguno como consecuencia del destape del escándalo de las emisiones, pues su cuantía depende de los caballos fiscales declarados del vehículo y no del volumen de emisiones. Por el contrario, esta circunstancia sí tiene influencia directa sobre la cuantía a abonar por el vehículo en concepto de impuesto de matriculación, pero al encontrarse matriculados ya los vehículos afectados no podrá requerirse importe alguno por este concepto.

Por lo que respecta a la posible venta de uno de los vehículos afectados, no es fácil determinar si el hecho de estar equipado con uno de los motores implicados en el escándalo podría afectar al precio de venta, de forma que éste se viera depreciado a consecuencia de estos hechos.

8. Volkswagen imputada por presunto delito de defraudación

La Audiencia Nacional ha decidido investigar a Volkswagen por un presunto «delito de defraudación que puede producir perjuicio patrimonial en una generalidad de personas»¹⁶.

El Sindicato Manos Limpias se ha querellado contra Volkswagen por la comisión de presuntos delitos contra los consumidores, de estafa, contra el medio ambiente, de falsificación documental, de fraude y contra la Hacienda Pública. A esta querrela inicial se han sumado las interpuestas por la Asociación internacional antifraude para la defensa de afectados por motores Volkswagen y otros, y la Asociación de perjudicados por entidades financieras.

El Ministerio Fiscal ha manifestado en su informe que deben considerarse como defraudación «aquellas conductas tipificadas de engaño, fraude o abuso de derecho que causan un daño patrimonial», y ha considerado que las declaraciones realizadas por el grupo Volkswagen en relación a la emisión de gases altamente contaminantes por algunos de sus vehículos determinaría que «los vehículos afectados, en condiciones normales de funcionamiento, están emitiendo gases contaminantes muy por encima de los límites permitidos (podrían superar en 40 veces dicho máximo), lo que les inhabilitaría para circular, con el consiguiente perjuicio para su titular».

También reseña el Ministerio Fiscal que «teniendo en cuenta que el uso de motores con baja afectación medioambiental es objeto de subvención pública para su fomento, el engaño podría haber supuesto un desembolso injustificado del Erario Público».

La representación del Grupo Volkswagen deberá personarse el próximo 10 de noviembre en el Juzgado Central de Instrucción nº 2 de Madrid para la práctica de las diligencias previas.

¹⁶ <http://cd00.epimg.net/descargables/2015/10/28/bea1f3373f547ad7951cd936b470613b.pdf>.

9. Retorno al Derecho: acciones colectivas

Los afectados (en cada país y en conjunto) por el asunto Volkswagen constituyen un colectivo determinado o fácilmente determinable, en el sentido del artículo 11.2 LEC. En consecuencia, una acción colectiva podrá ser instada por el «grupo» de afectados o por una asociación de consumidores. Esto comporta que no podrá acudir a la vía del artículo 11.3 LEC y pretender por la asociación (sólo de consumidores, no de «afectados») que se trata de una acción en defensa de intereses difusos. La cuestión tiene importancia. Primero, porque el promotor de la demanda colectiva tendrá que proceder de la engorrosa forma prevista en el artículo 15.2 LEC, lo que exige, de hecho, que el promotor notifique a todos y cada uno de los interesados. Segundo, porque no podrá contar para ello con la posibilidad de exigir a Volkswagen que le entregue a este fin la lista de clientes, a tenor de la jurisprudencia constitucional habida hasta el presente¹⁷. Y la cosa tienen su importancia porque la extensión del efecto de cosa juzgada del artículo 221.1.1º LEC depende en este caso de que todos los afectados hayan sido identificados. Más aún, aunque la cuestión, por polémica, se puede dejar estar ahora, creemos que ni tan siquiera se extendería el efecto de cosa juzgada -de existir condena dineraria- a los consumidores que no se hubieran adherido a la demanda del artículo 11.2 LEC.

Supuesto que se articulara una acción colectiva -¡que no tendría efectos prejudiciales para los afectados no adheridos a la demanda!-, hay que determinar luego qué se puede pedir en ella. Prescindamos ahora de la acción de cesación propiamente dicha. Aunque el (ridículo) artículo 54 (actual) de la LGDCU permita acumular acciones de cesación colectivas con pretensiones (también colectivas) de restitución de cantidades -por nulidad contractual o resolución- es de *facto* y de *iure* imposible que tal cosa pueda ocurrir sin lesionar las exigencias de tutela judicial efectiva de Volkswagen o de los afectados no demandantes, puesto que, por definición, ninguna acción de nulidad de contrato o de resolución por incumplimiento puede ser objeto de una condena no individualizada ni singularizada.

Quedan, pues, dos tipos de pretensiones que pudieran ser objeto de una demanda colectiva, a saber, o la indemnización de daños y perjuicios o la acción de rebaja del precio (*quantum minoris*) por falta de conformidad. ¿Pero cuáles son los daños?

¹⁷ STC (Sala 1ª) núm. 96/2012, de 7 de mayo; http://www.gomezacebo-pombo.com/media/k2/attachments/PROTECCION-DE-LA-PRIVACIDAD-DE-LOS-CLIENTES-DE-ENTIDAD-FINANCIERA_1.pdf.

10. ¿Cuáles son los daños?

En medio de la confusión reinante no se sabe muy bien qué es lo que tiene que «reparar» Volkswagen en los vehículos afectados, ni qué efecto produciría dicho arreglo sobre las prestaciones del vehículo afectado. Vamos a explorar diversas hipótesis.

Primera, suponemos que el software de neutralización de controles de emisiones no ha tenido ningún efecto en el consumo ni en las prestaciones del vehículo. En tal caso, si éste es el concepto individualizado, no hay daños resarcibles. No importa que se haya incurrido en publicidad engañosa o que el vehículo en cuestión emita en una medida superior a la permitida.

Segunda, suponemos que la eliminación del software es el objeto de la intervención de Volkswagen y que esta eliminación no produce efectos negativos en el consumo u otras prestaciones del vehículo. No hay daño resarcible. Con menos razón si el objeto de la intervención es la «adaptación» del motor para que emita sólo en la medida anunciada y permitida, si esta adaptación tampoco reduce prestaciones futuras.

Tercera, suponemos ahora que dicha eliminación aumenta el consumo o reduce prestaciones. Habrá un daño resarcible. Pero sólo de los propietarios que acudan a la llamada reparadora de Volkswagen.

Cuarta, aunque no se reduzcan las prestaciones, resulta que el vehículo sufre una pérdida de valor venal en el eventual mercado de segunda mano, aunque sólo fuera por estar «contaminado» con el estigma Volkswagen. Sin duda existe un daño real, pero muy difícil de indemnizar como daño, porque, sobre suponer que todo consumidor revenderá su vehículo, tendría que ser liquidado como daño futuro en una forma que la Ley de Enjuiciamiento Civil no tolera en el artículo 219.

¿Pero no estamos en todo caso ante una falta de conformidad de la prestación (entrega del vehículo)? Depende. Sólo hay una falta de conformidad si el nivel prometido (e incumplido) de emisiones formaba parte de la base del contrato, es decir, si la verdad de las emisiones respondía a un interés real del comprador, si el contenido promocional *eco-friendly* había sido incorporado al contrato. Lo que difícilmente se puede presumir. Porque no todos los estándares de incorporación de conformidad a que se refiere el artículo 116 LGDCU comportan sin más que los factores listados queden incorporados necesariamente como base del contrato.

En verdad, sólo se presenta como factible una especie de resolución parcial con rebaja *quantum minoris* del artículo 122 LGDCU. Primero, porque puede aplicarse

genéricamente con independencia de la existencia de daño real y de su grado de afectación, al considerar en abstracto la mera «disconformidad» promocional del vehículo y permitir así que se pueda liquidar ahora por vía de rebaja del precio lo que de otra forma tendría que ser liquidado individualmente como daño en el futuro. Segundo y principal, porque una petición tal puede acomodarse al corsé rígido de una acción colectiva, ya que el montante de la rebaja podría ser establecido con carácter homogéneo para todos los afectados.