



LOS COMPRADORES DEL “DIESELGATE” POR SEGUNDA VEZ ANTE EL TRIBUNAL SUPREMO*

STS 561/2021, 23 julio, ECLI:ES:TS:2021:3068

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

Fecha de publicación: 10 de septiembre de 2021

Segunda sentencia del TS sobre el Dieseltgate, en parecidos términos a la primera de 11 marzo 2020.

I. VW AG / VAE SA / Concesionario. *¿Quién está legitimado pasivamente?* Cuando el demandante compró el vehículo Audi a un concesionario, Volkswagen-Audi España, S.A. (en lo sucesivo, VAE SA), sociedad participada íntegramente por Volkswagen AG a través de otras sociedades del grupo Volkswagen, distribuía en España los vehículos del citado grupo de automoción alemán y prestaba servicios de postventa. ¿Responde VAE SA de las reclamaciones por incumplimiento contractual, nulidad, resolución e indemnización instadas por el comprador?

La sentencia. El TS considera que el hecho de que VAESA no solo sea una sociedad del grupo Volkswagen sino que además esté íntegramente participada por Volkswagen AG,

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PGC2018-098683-B-I00, del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MCIU) y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social”, del que soy Investigador Principal con la profesora Encarna Cordero Lobato; a la Ayuda para la financiación de actividades de investigación dirigidas a grupos de la UCLM Ref.: 2021-GRIN 31309, denominado "Grupo de Investigación del Profesor Ángel Carrasco" (GIPAC) y a la ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 del que soy Investigador Principal con la profesora Ana Isabel Mendoza Losana

** ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3622-2791>



a través de otras sociedades del grupo, *explica su conducta de asumir en España la posición de responsabilidad propia del fabricante, al remitir una carta a los adquirentes y usuarios de vehículos Audi, Volkswagen y de otras marcas del mismo grupo, en términos que solo el fabricante puede asumir, pues no solo reconoció que "la incidencia de los motores Diésel EA189" afectaba al vehículo comprado por el demandante y le instó a permanecer tranquilo respecto de la seguridad del vehículo, sino que además comunicó a los compradores cómo se abordaría la "incidencia" y ofertó su realización a través de "nuestros Servicios Oficiales".* En esa carta, Vaesa asume la responsabilidad propia del fabricante del vehículo en que se instaló el dispositivo fraudulento (que, como se ha dicho, era indirectamente el titular del 100% de su capital social) y constituye un acto propio, expresión de una verdadera asunción de legitimación en la que los destinatarios de esa comunicación podían confiar y que en este litigio ha pretendido negar, con lo que no solo va contra sus propios actos sino que además pretende obstaculizar gravemente las posibilidades de resarcimiento de los perjudicados, que tendrían que litigar en Alemania o bien hacerlo en España pero realizando un gasto considerable en la traducción al alemán de la demanda y documentación aneja, y debiendo posteriormente promover la ejecución de la sentencia en Alemania, lo que en litigios de cuantía baja o moderada supone un obstáculo difícil de superar para el perjudicado. *En consecuencia, en tanto que hemos afirmado que VAESA asumió ante el demandante la responsabilidad propia del fabricante, el comprador del vehículo puede ejercitar contra Vaesa la acción de exigencia de responsabilidad por incumplimiento contractual.*

Observación. Con independencia de si los actos propios de AESA comportaba que asumía la posición del fabricante y su responsabilidad, no puede derivarse de este hecho que AESA esté legitimado pasivamente en la acción de incumplimiento y responsabilidad contractual, pues es notorio que el fabricante tampoco lo está. El TS tendría que haber explicado que las declaraciones de AESA comportaban, muy de otro modo, la conducta de asumir frente a los compradores la posición contractual de todos los concesionarios vendedores. Claro es que si, luego, se va a sostener que los vendedores no incurrir en responsabilidad al no ser conscientes de la existencia del fraude, no se comprende como pueda ser entonces responsable AESA como vendedor.

II Daños morales

La demanda. Respecto de los daños morales, el demandante reclamaba 11.376,00 euros en concepto de daños morales sufridos al haber sido engañado por la parte actora con la ocultación intencionada y premeditada durante la comercialización del vehículo, de la colocación de un dispositivo prohibido legalmente, habiendo estado engañado sobre la contaminación real que ha estado emitiendo su vehículo y consumo, y por las molestias ocasionadas en relación a la obligación de iniciar este procedimiento judicial, de cómo se



verá afectado su vehículo en cuanto a potencia y consumo tras la reparación del mismo, así como si pasará favorablemente o no las preceptivas homologaciones técnicas para seguir circulando, las próximas inspecciones técnicas de vehículos, y como quedará afectado en materia de impuestos, tras las deducciones en el impuesto de vehículos, tasas municipales a la hora de circular por tratarse de un vehículo que estará a partir de ahora más penalizado por ser más contaminante, y si pudiera derivar alguna consecuencia negativa fiscal en relación a las deducciones efectuadas en el momento de la compra al tratarse de un producto "ecológico" y por lo tanto con mejor tratamiento fiscal.

La sentencia. El daño moral sufrido por el demandante viene causado no tanto porque los niveles reales de emisiones contaminantes sean superiores a determinados límites como por la incertidumbre y el desasosiego derivado del descubrimiento, en el contexto de un grave escándalo en la opinión pública, de que el vehículo que ha comprado incorporaba un dispositivo ilegal que falseaba los resultados de las pruebas de homologación del vehículo en lo relativo a emisiones de gases contaminantes, con consecuencias inciertas (repercusiones de la intervención que habría de realizarse en el vehículo, penalizaciones fiscales, posibilidad de paralización por no corresponder la autorización de circulación al tipo homologado debido al dispositivo de desactivación prohibido por el art. 5.1 del Reglamento 715/2007, posibilidad de restricción de acceso a determinadas zonas urbanas, etc.), teniendo en cuenta la importancia que para un comprador de automóvil tiene la seguridad de que no se verá privado, aunque sea temporalmente, de su uso o restringido a determinadas áreas. *Por lo general, cuando se exigen daños morales por el incumplimiento de un contrato de contenido puramente económico, sin implicaciones respecto de los bienes de la personalidad, aunque pudiera entenderse que existe una relación de causalidad fenomenológica entre la conducta del demandado y los daños morales (en el sentido amplio de daños no patrimoniales) que hubiera podido sufrir el demandante, no podría establecerse una imputación objetiva con base en el criterio del fin de protección de la norma cuando, como ocurre en el caso objeto del recurso, explícita o implícitamente no se ha tomado en consideración la vulneración de bienes de la personalidad (tales como la integridad moral, la dignidad o la libertad personal) en relación con el cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas. Pero en el caso de que el incumplimiento contractual sea doloso, como ocurre con el atribuido al fabricante que instaló el dispositivo fraudulento (y de la entidad íntegramente participada por tal fabricante que asumió, frente a los compradores españoles, la responsabilidad de dicho fabricante), el título de imputación se deriva de la previsión del art. 1107 del Código Civil de que "en caso de dolo responderá el deudor de todos los [daños y perjuicios] que conocidamente se deriven de la falta de cumplimiento de la obligación". En consecuencia, podría imputarse objetivamente la causación de daños morales a quien actuó dolosamente, Vaesa (en tanto que asumió ante los compradores la*



responsabilidad de su matriz, la fabricante que instaló el dispositivo fraudulento). Pero no existe base fáctica que permita afirmar que el concesionario conociera siquiera la instalación de dicho dispositivo. Por tanto, al no poder atribuírsele una conducta dolosa, no se le pueden imputar objetivamente la causación de los daños morales causados al comprador. Pero la cantidad reclamada es excesiva. La antigüedad del vehículo, nueve años, necesariamente implicaba que una parte considerable de su vida útil había ya transcurrido y que por tanto las expectativas del comprador no podían ser equiparables a las de aquellos que hubieran comprado el vehículo en un momento más cercano al del descubrimiento del fraude, por lo que los daños morales derivados de las incertidumbres a que se ha hecho referencia son necesariamente menores para el demandante. Por tales razones, en este caso parece razonable establecer una *indemnización de quinientos euros* por los daños morales sufridos por el demandante, a cuyo pago procede condenar a Vaesa. La absoluta desproporción entre la indemnización solicitada en la demanda y la considerada pertinente y, por tanto, la razonabilidad de parte de las razones esgrimidas por la condenada para oponerse a la demanda determina que no proceda el devengo de los intereses previstos en los arts. 1101 y 1108 del Código Civil.

Observación. Como el fabricante no era parte del contrato ni asumía responsabilidad contractual, tampoco podía incurrir en ella AESA, que asumió por propia declaración la condición de fabricante. El dolo del art. 1107 II es el del otro contratante, no el del fabricante de origen. Tampoco se explica que la cifra del daño moral se reduzca tan aparatosamente en función de la antigüedad del vehículo, pues, si bien se considera, ninguna de las razones justificativas de esta indemnización, ofrecidas por la Sala, tienen ninguna conexión con la antigüedad del vehículo. Quizá, al contrario: cuando más viejo, “más tiempo para la zozobra”.