

CONTRATO PARA LA REPARACIÓN DE VEHÍCULOS *

ALEJANDRA DE LAMA AYMÁ
Profesora Ayudante Doctora de Derecho Civil
Universidad Autónoma de Barcelona

Este trabajo ha sido seleccionado para su publicación por: don Xavier O'CALLAGHAN MUÑOZ, doña María Teresa BOTE GARCÍA, doña Soraya CALLEJO CARRIÓN, don Gonzalo DOMÍNGUEZ RUIZ, don Carlos ROGEL VIDE y don Alberto TAPIA HERMIDA.

Extracto:

EL contrato estudiado es un contrato de obra con suministro de materiales que lleva implícita la obligación del taller de conservar diligentemente el vehículo lo cual conlleva la aplicación integrada y adaptada a las especificidades del contrato de la normativa del contrato de obra, de la normativa específica de servicios de reparación de vehículos estatal y autonómica y de la normativa de protección de consumidores y usuarios. También hay que estar a las condiciones generales del contrato por cuanto se trata de un contrato de adhesión.

El taller viene obligado a la conservación diligente del vehículo aunque creemos que no es necesario configurar el contrato como un contrato atípico mixto de obra y de depósito sino que basta acudir a la regla del artículo 1.094 del Código Civil (CC) para establecer ese deber y conjugar todos los intereses en juego.

Resulta especialmente relevante en este contrato la posibilidad de retener el vehículo por el taller cuando el usuario no satisface el precio de la reparación. En los contratos en que el vehículo se encuentre en Cataluña ello supondrá la aplicación de la legislación catalana que configura el derecho de retención como un derecho real de garantía que puede comportar, si se cumplen los requisitos legales, no solo la retención sino también el *ius distrahendi* del vehículo. Cuando es aplicable la retención del artículo 1.600 del CC el taller podrá retener el vehículo *erga omnes*.

La elaboración de presupuesto escrito constituye una obligación legal para el taller aunque se trata de una garantía que le beneficia también a él además de al usuario. Se trata de una forma no sustancial por lo que su inexistencia, al margen de las consecuencias administrativas que pueda tener, no afectará a la validez del contrato si bien dificultará enormemente su prueba.

Debe diferenciarse entre la garantía de las piezas utilizadas en la reparación y su instalación que se registrarán por la garantía legal recogida en la Ley General de Consumidores

* Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto de investigación concedido por el Ministerio de Educación «Contratos de actividad y colaboración» con referencia SEJ 2004-05535 (2004-2007).

y Usuarios de la garantía de la actividad misma de reparar que se regula en la normativa específica de la prestación de servicios de reparación de vehículos en talleres.

Palabras clave: contrato de obra, derecho de retención, consumidores y usuarios, garantía, reparación.

Sumario

1. Introducción.
2. Concepto y caracteres.
3. Naturaleza jurídica.
4. Marco legal del contrato.
5. Sujetos.
6. Objeto.
7. Forma.
8. Contenido del contrato.
 - 8.1. Posición jurídica del taller.
 - 8.1.1. La reparación del vehículo.
 - 8.1.2. Obligación de conservar diligentemente el vehículo y su devolución.
 - 8.1.3. Derecho de retención del vehículo.
 - 8.2. Posición jurídica del usuario.
 - 8.2.1. El precio.
 - 8.2.2. Deber de entregar el vehículo y recogerlo.
 - 8.3. Cláusulas contractuales que afectan a ambos.
 - 8.3.1. Precio.
 - 8.3.2. Deber de información.
 - 8.3.3. Deber de presupuesto.
 - 8.3.4. Resguardo de depósito.
 - 8.3.5. Derecho de admisión.
 - 8.3.6. Gastos de estancia.
 - 8.3.7. Deber de entregar factura.
 - 8.3.8. Hojas de reclamación.
9. Régimen de responsabilidad.
 - 9.1. La garantía.
 - 9.1.1. Garantía en relación a las piezas de la reparación y su instalación.
 - 9.1.2. La garantía de la reparación.
 - 9.2. Reponsabilidad por incumplimiento.
10. Extinción del contrato.
11. A modo de conclusión.

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se centra en el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor. Se trata de un contrato con enorme interés práctico por los problemas que plantea especialmente cuando el usuario del taller es un consumidor y que, sin embargo, no ha recibido prácticamente atención por parte de la doctrina.

Sin duda contribuye al interés de su estudio el hecho de que no exista una normativa reguladora del mismo de forma completa sino que debe acudirse a la integración de diferentes normas que además deben adecuarse a las especificidades de este tipo contractual. Así, será relevante la normativa civil sobre el contrato de obra, la regulación específica sobre el servicio de reparaciones en talleres especializados tanto estatal como autonómica pero también toda la normativa de protección de consumidores por cuanto en muchas ocasiones el usuario del taller es un consumidor.

Por otra parte, al tratarse de un contrato de adhesión, junto con toda la normativa, habrá que tener en cuenta las condiciones generales del contrato. Para ello se han utilizado algunos modelos de clausulado general reales en los cuales, pese a que en muchos casos se recogen simplemente previsiones legales, también aparecen condiciones que merecen un análisis detallado sobre su oportunidad.

2. CONCEPTO Y CARACTERES

Este estudio se centra en aquel contrato por el cual el usuario de un vehículo ¹ contrata los servicios de un taller para la reparación del mismo. El contrato para la reparación de vehículos de motor se definiría, por tanto, como aquel contrato por el cual, a cambio del pago de un precio, el taller de reparaciones se compromete a mejorar o transformar las características o arreglar los defectos y averías de un vehículo de motor, ya sean estos de carácter estético o funcional, a través de actividades de instalación, limpieza, manipulación, sustitución de piezas...

¹ Debemos considerar vehículo de motor «todo artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas que dotado de medios de propulsión mecánica propios e independientes del exterior, circule sin carriles, destinado tanto al transporte de personas como de cosas o de mercancías así como al arrastre de otros vehículos» según se establece en el artículo 1 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes (BOE de 16 de julio de 1986, núm. 169, rect. BOE de 7 de mayo de 1987, núm. 109), por lo que se incluirían aquí coches, motocicletas, tractores,...

Se trata de un contrato consensual pues basta la existencia del consentimiento de las partes contractuales para la generación de la eficacia contractual². Es cierto que el usuario deberá entregar el vehículo al taller para su reparación y lo es también que surge un deber de devolverlo por este una vez haya sido reparada la avería lo cual viene reforzado por el hecho de que el taller deberá entregar un resguardo de depósito en el momento de la entrega del vehículo. Sin embargo, ello no debe llevarnos, en absoluto, a calificar el contrato para la reparación de vehículos como un contrato real puesto que la obligación de entregar el vehículo al taller para su reparación es un elemento accesorio³ que más bien debe configurarse como un deber de cooperación del usuario del taller⁴. De hecho, la entrega del vehículo por sí misma no tiene efecto alguno si no va acompañada de la aceptación del presupuesto, acto que supone la perfección del contrato. La entrega y devolución del vehículo puede haberse producido sin que llegue a perfeccionarse el contrato para su reparación como sucedería cuando se entrega el vehículo para hacer un presupuesto que finalmente no llega a aceptarse.

En conclusión, debemos calificar el contrato para la reparación de vehículos como un contrato consensual pues la entrega por el usuario se configura como un deber de cooperación derivado de la buena fe contractual (art. 1.258 CC) y el correlativo deber de devolución del vehículo por el taller es un elemento accesorio del contrato que no constituye su obligación principal.

Estamos en presencia, además, de un contrato bilateral caracterizado por la onerosidad. En efecto, es bilateral o sinalagmático aquel contrato del cual surgen obligaciones para ambas partes contractuales⁵ lo cual claramente sucede en el contrato para la reparación de vehículos de motor donde el taller queda obligado principalmente a la reparación del vehículo y el usuario al pago del precio de la misma. El contrato es oneroso pues existe un intercambio de prestaciones que supone que los patrimonios de las partes no se alteran pues sufren una disminución y aumento correlativo⁶.

Por otra parte, se trata de un contrato de adhesión por cuanto el taller suele disponer de unas condiciones generales del contrato que aplica a todos los contratos de reparación sobre vehículos que celebra. Por ello, es especialmente relevante comentar en este trabajo algunas de esas cláusulas puesto que, aunque en ocasiones se limitan a recoger previsiones legales, en otros casos su contenido merece un estudio más detallado.

Más problemas plantea la determinación de si estamos ante un contrato típico o atípico. La doctrina suele definir los contratos típicos como aquellos que encuentran una regulación específica

² Así, GETE-ALONSO Y CALERA, M.^a del Carmen; *Manual de Derecho Civil*, vol. II, Madrid, 1998, pág. 552.

³ Así lo afirman DEL MOLINO Y NÚÑEZ, M.^a del Carmen; «La responsabilidad civil del empresario por el hecho de otro: en la vía civil, y penal. Consideración especial del titular o director de un taller de reparaciones de automóvil y del de un garaje», en *Revista de Derecho Privado*, 1991, pág. 721 y HERRADA ROMERO, Rafael-Ignacio; «El servicio de garaje, centro de gravedad del contrato», Id. vlex: VLEX-BK518, enero 2001, <http://www.vlex.com/vid/298402>, pág. 8.

⁴ Así lo explica O'CALLAGHAN, Xavier; *Compendio de Derecho Civil*, Tomo II, vol. 2.º, Madrid, 2001, pág. 553, en relación a la obligación del comitente de entregar la cosa al contratista para que realice la obra cuando ello es necesario en el contrato de obra.

⁵ GETE-ALONSO Y CALERA M.C.; *Manual de Derecho Civil...*, cit., pág. 553 y RIVERO HERNÁNDEZ, Francisco en LACRUZ BERDEJO, J.L.; *Elementos de Derecho Civil*, vol. II-1.º, Madrid, 2007, pág. 480.

⁶ Como hace notar RIVERO HERNÁNDEZ, F. en LACRUZ BERDEJO, J.L.; *Elementos de Derecho Civil*, cit., pág. 481, así definidos los conceptos de bilateralidad y onerosidad coinciden.

y concreta en la ley y los atípicos como aquellos que no están regulados de forma particular ⁷. Se advierte, además, de la dificultad inherente a los contratos atípicos de determinar cuál es la normativa a ellos aplicable y de la necesidad de aplicarles igualmente los límites a la autonomía de la voluntad recogidos en el artículo 1.255 del CC ⁸. En relación al contrato para la reparación de vehículos de motor no aparece en la legislación una regulación específica de este contrato aunque, como veremos, tanto la doctrina como la jurisprudencia lo suelen calificar como un contrato de obra ⁹ de lo cual se deduciría el carácter típico del contrato para la reparación de vehículos de motor.

Sin embargo, existen elementos particulares en el contrato para la reparación de vehículos de motor que lo alejan del contrato de obra, claramente pensado por el legislador para regular la ejecución de obra sobre inmueble, y que ponen sobre la mesa la posibilidad de acercar el contrato a otras figuras contractuales como el depósito o el contrato de suministro. En efecto, en el contrato analizado el usuario debe entregar en depósito el vehículo al taller para facilitar a este la realización de su prestación y este, una vez reparado el vehículo, deberá devolverlo al usuario lo cual plantea la posibilidad de considerar que estamos ante un contrato atípico mixto ¹⁰ en el cual serían aplicables las reglas del contrato de obra y, en su caso, del contrato de depósito en función de la voluntad negocial de las partes ¹¹. La misma duda cabría plantearse en relación a la obligación del taller de suministrar ciertos materiales por cuanto estos son necesarios para realizar la reparación del vehículo.

Ahora bien, la entrega del vehículo y consiguiente obligación del taller de conservarlo diligentemente para devolverlo una vez reparado es un elemento accesorio del contrato pues la finalidad

⁷ GETE-ALONSO Y CALERA, M.C.; *Manual de Derecho civil...*, cit., pág. 552 y RIVERO HERNÁNDEZ, F. en LACRUZ BERDEJO, J.L.; *Elementos de Derecho Civil*, cit., págs. 484-485, Díez-PICAZO, Luis-GULLÓN, Antonio; *Sistema de Derecho Civil*, vol. II, Madrid, 2005, pág. 36.

⁸ GETE-ALONSO Y CALERA, M.C.; *Manual de Derecho civil...*, cit., pág.552, y Díez-PICAZO, Luis-GULLÓN, Antonio; *Sistema de Derecho Civil*, cit., págs. 36-37.

⁹ No es nuestra intención en este apartado explicar de forma exhaustiva la naturaleza jurídica del contrato sino más bien dejar constancia de cierta unanimidad en su consideración como un contrato de obra. Así, en la jurisprudencia lo califican como un contrato de obra la Sentencia de la Audiencia Provincial (SAP) de Baleares de 14 de marzo de 2005 (RJ 2005/270), SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 (RJ 2005/219058), SAP de Asturias de 28 de septiembre de 2006 (RJ 2006/278916), SAP de Jaén de 20 de febrero 2003 (RJ 2003/196618), SAP de Baleares de 10 de enero de 2003 (RJ 2003/642), SAP de Alicante de 31 de julio (RJ 2003/642), SAP de Santa Cruz de Tenerife de 17 de septiembre 2001 (RJ 2001/315552), SAP de Castellón de 5 de abril 2001 (RJ 2001/195366). Entre la doctrina, HERRADA ROMERO, Rafael-Ignacio; «El servicio de garaje, centro de gravedad del contrato»... cit., pág. 7, y DEL MOLINO Y NÚÑEZ, M.^a del Carmen; «La responsabilidad civil del empresario por el hecho de otro: en la vía civil, y penal. Consideración especial del titular o director de un taller de reparaciones de automóvil y del de un garaje»... cit., pág. 721.

¹⁰ Se han planteado tal cuestión, HERRADA ROMERO, Rafael-Ignacio; «El servicio de garaje, centro de gravedad del contrato»... cit., págs. 7-8, y DEL MOLINO Y NÚÑEZ, M.^a del Carmen; «La responsabilidad civil del empresario por el hecho de otro: en la vía civil, y penal. Consideración especial del titular o director de un taller de reparaciones de automóvil y del de un garaje»... cit., pág. 720 y ss. En la jurisprudencia, la Sentencia del Tribunal Supremo (STS) de 3 de noviembre de 1981 (RJ 1981/5466) o más recientemente la SAP de Málaga de 25 de abril de 1996 (RJ 1996/1667).

¹¹ El contrato atípico mixto es aquel que se participa de elementos de varios contratos típicos. Existen varias teorías acerca de cómo debe determinarse la normativa a ellos aplicable. Así RIVERO HERNÁNDEZ, F. en LACRUZ BERDEJO, J.L.; *Elementos de Derecho Civil*, cit., págs. 489-490, recoge la teoría de la combinación que partiría de la aplicación de la normativa de los dos contratos típicos y la de absorción según la cual se aplicaría la normativa reguladora de aquel contrato típico que caracterizara de forma más marcada el contrato mixto. Sin embargo, añade, parece que la jurisprudencia tiende a rechazar la teoría de la absorción y de la combinación así como la mezcla de ambas y resuelve en función del principio de analogía la aplicación de ambos tipos contractuales en base a la voluntad negocial de las partes determinada por autoridad judicial. Sobre el tema véase también, Díez-PICAZO, Luis-GULLÓN, Antonio; *Sistema de Derecho Civil*, cit., pág. 37.

principal del mismo es la reparación del automóvil, no su conservación. Muy significativa en este sentido es la STS de 3 de noviembre de 1981 de la que se desprende que en la reparación de un automóvil convenida por las partes se estará a la eficacia jurídica de lo que los contratantes convinieron de hecho, y ha de calificarse como un arrendamiento de obra, que es la finalidad auténticamente perseguida respecto de la cual la precisa estancia del vehículo en el taller del contratista mientras la reparación se hace no puede ser más que un elemento accidental inoperante y de natural y normal consecuencia derivada del propio contrato, y consecuentemente, incapaz por sí mismo de constituirse en un contrato de depósito típico concurrente con el de obra¹². En efecto, la característica esencial del contrato de depósito es la entrega de la cosa con la única y exclusiva finalidad de que esta sea conservada diligentemente por el depositario, elemento que desaparece cuando la entrega de la cosa responde a la necesidad de realizar otra prestación que es la auténticamente querida¹³. Y eso es exactamente lo que sucede en el contrato para la reparación de un vehículo de motor pues la entrega del mismo deviene un elemento accesorio de la prestación principal y realmente querida por las partes: la reparación.

La doctrina que se ha pronunciado sobre este tema coincide en afirmar el carácter accesorio del depósito¹⁴. Más dudas ha planteado el valor y alcance que debe darse a la obligación de conservar diligentemente el vehículo por el taller pues mientras que unos son partidarios de hacer derivar la responsabilidad del taller de la obligación general de conservar diligentemente la cosa que se debe entregar (art. 1.094 CC)¹⁵, otros sostienen la conveniencia de aplicar algunas normas del contrato de depósito¹⁶. No se pretende en este momento explicar de forma exhaustiva el deber accesorio de

¹² En concreto, la STS de 3 de noviembre de 1981 (RJ 1981/5466) dice que «no cabe dudar de la corrección de la sentencia impugnada, que da preponderancia y eficacia jurídica solamente a lo que los contratantes convinieron –de hecho, la reparación de un automóvil– calificándolo como un arrendamiento de obra, fin unitario económico perseguido, del cual no puede ser más que un elemento accidental, inoperante, la precisa estancia del vehículo en el taller del contratista mientras la reparación se hace, dado natural y consecuencia normal derivada del propio contrato y, consecuentemente, incapaz por sí mismo de constituirse en contrato típico independiente o, como se quiere en el recurso, concurrente con el arrendamiento, sobre todo para producir los efectos o consecuencias económicas que se persiguen, configuradas en el artículo 1.779 del CC».

¹³ Así, la SAP de Málaga de 25 de abril de 1996 (RJ 1996/1667) que dice que «no nos encontramos ante un típico contrato de depósito, ya que como señaló la STS de 14 de junio de 1960 (RJ 1960\2093), entre otras, la característica esencial del mismo es la de la entrega de la cosa, con la finalidad única y exclusiva de su guarda, conservación y devolución, características que desaparecen en cuanto de algún modo aparece aquella efectuada con miras a su posible uso o aprovechamiento, o aun en plan de simple preparación para un futuro contrato, como es el caso que nos ocupa en el que la entrega del vehículo a "Talleres Molina, SA" se hace para su reparación (arrendamiento de obra): supuesto en el que no puede surgir un contrato de depósito de su peculiar y exclusiva finalidad, y con propia autonomía, al tener este una finalidad secundaria».

¹⁴ HERRADA ROMERO, R. I.; «El servicio de garaje, centro de gravedad del contrato»... cit., pág. 8, dice que «puede admitirse en este caso la existencia de una situación de depósito accesorio, subordinada a la consecución de un fin distinto y superior para el que la situación de depósito tiene un sentido meramente instrumental» y DEL MOLINO Y NÚÑEZ, M.C.; «La responsabilidad civil del empresario por el hecho de otro: en la vía civil, y penal. Consideración especial del titular o director de un taller de reparaciones de automóvil y del de un garaje»... cit., pág. 721, afirma que «el depósito del vehículo en el taller para su reparación es un elemento accesorio del contrato de ejecución de obra en el que tal reparación consiste, depósito accidental, secundario o accesorio».

¹⁵ HERRADA ROMERO, R.I.; «El servicio de garaje, centro de gravedad del contrato»... cit., pág. 8.

¹⁶ DEL MOLINO Y NÚÑEZ, M.C.; «La responsabilidad civil del empresario por el hecho de otro: en la vía civil, y penal. Consideración especial del titular o director de un taller de reparaciones de automóvil y del de un garaje»... cit., pág. 721. También la SAP de Madrid de 16 de abril de 2007 (RJ 2007/212202) que analiza un caso en que el coche fue sustraído mientras se encontraba en las instalaciones del taller, establece que estamos ante un contrato atípico mixto de arrendamiento de obra y depósito.

conservar diligentemente el vehículo por parte del taller pero sí queremos apuntar que cuando el régimen de la obligación de dar recogido en el artículo 1.094 del CC resuelve satisfactoriamente los problemas que puedan aparecer en el contrato aquí comentado, será innecesario acudir a las reglas del depósito.

En relación al suministro de materiales inherente al contrato para la reparación de vehículos hay que decir que dicho suministro constituye una obligación accesoria de la reparación, auténtica obligación principal de forma que en absoluto alcanza suficiente sustantividad como para afirmar que estamos ante un contrato atípico mixto de suministro y de obra sino ante un contrato de obra con una obligación accesoria de suministro. En este caso, sin embargo, el suministro de materiales constituye una obligación accesoria perfectamente tipificada en el contrato de obra pues el artículo 1.588 del CC contempla expresamente la posibilidad o no de que la obra requiera suministro de materiales.

En conclusión, el contrato aquí estudiado puede calificarse como un contrato típico de obra con suministro de materiales y deber de conservar diligentemente el vehículo como especificidades contractuales.

3. NATURALEZA JURÍDICA

Como hemos avanzado, el contrato para la reparación de un vehículo de motor es un contrato de obra en el que el usuario contrata los servicios del taller con el objeto de conseguir la reparación del vehículo para lo cual el taller deberá conservar diligentemente el vehículo mientras está en su poder y suministrar los materiales necesarios para ello. En efecto, el contrato de obra en cuestión tendría como objeto la ejecución de una obra nueva material¹⁷: la reparación del vehículo¹⁸. No ha suscitado especiales polémicas entre la doctrina tal cuestión que define el contrato como un contrato de obra que presenta como peculiaridad el deber accesorio de conservar diligentemente la cosa¹⁹.

Tampoco la jurisprudencia discute tal cuestión que habla de contrato de obra o de ejecución de obra²⁰. Así, se afirma que «Nos hallamos ante un contrato de ejecución de obra que se caracteri-

¹⁷ Sobre el concepto de obra véase SOLÉ RESINA, Judith; *Los contratos de servicios y de ejecución de obras*, Madrid, 1997, pág. 84 y ss.

¹⁸ Así, obra no solo es el resultado de la producción o creación de una cosa sino también el propio proceso de conservación, reparación o mejora de una cosa. En efecto, SOLÉ RESINA, J.; *Los contratos de servicios...*, cit., pág. 91 dice que «en muchos casos la realización de obras no persigue la creación de una cosa *ex novo* sino que se dirige a la conservación o modificación de una cosa preexistente».

¹⁹ HERRADA ROMERO, R.I.; «El servicio de garaje, centro de gravedad del contrato»... cit., págs. 7-8. En cambio, DEL MOLINO Y NÚÑEZ, M.C.; «La responsabilidad civil del empresario por el hecho de otro: en la vía civil, y penal. Consideración especial del titular o director de un taller de reparaciones de automóvil y del de un garaje»... cit., págs. 721-722, parece plantearse la existencia de un contrato atípico mixto entre el contrato de obra y el depósito.

²⁰ SAP de Baleares de 14 de marzo de 2005 (RJ 2005/270), SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 (RJ 2005/219058), SAP de Asturias de 28 de septiembre de 2006 (RJ 2006/278916), SAP de Jaén de 20 de febrero 2003 (RJ 2003/196618), SAP

za, según conocida doctrina jurisprudencial, por comprometer un resultado a diferencia del contrato de arrendamiento de servicios en el que se asume una determinada actividad»²¹ o que nos hallamos ante un contrato de obra «por cuanto lo que determina el pago del precio es la consecución de un resultado perseguido que no es otro que la reparación de la avería que presentaba el vehículo. El objeto del contrato no es la actividad que realiza el comitente sino el resultado perseguido que es el determinante del pago o retribución»²².

Sin embargo, la legislación relativa a este tipo de contrato habla de servicios y no de contrato de obra. Así, el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, habla de regulación de «la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes» y en igual sentido se manifiesta la normativa autonómica²³. Además, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios²⁴, habla de bienes y servicios sin referirse a la obra. Sin embargo, al menos la normativa sobre consumidores y usuarios, utiliza el término servicios en sentido amplio como cualquier actividad humana dirigida a un consumidor sin que exista una relación de subordinación con el mismo y que no da lugar, al menos a título principal, a la venta de un bien²⁵. De hecho, la doctrina entiende incluidas en la noción de servicios de la normativa sobre consumo las obligaciones derivadas de un contrato de obra²⁶ y las actividades que consisten en una reparación²⁷. Así, servicio significaría aquí «el objeto de la prestación de la obligación de hacer incluyendo, por

de Baleares de 10 de enero de 2003 (RJ 2003/642), SAP de Alicante de 31 de julio de 2003 (RJ 2003/642), SAP de Santa Cruz de Tenerife de 17 de septiembre de 2001 (RJ 2001/315552), SAP de Castellón de 5 de abril 2001 (RJ 2001/195366). En cambio, la SAP de Málaga de 5 de junio de 2003 (RJ 2003/274768) lo califica como contrato de arrendamiento de servicios sin que parezca que se haya planteado detenidamente el tema de la naturaleza jurídica contractual.

²¹ SAP de Baleares de 14 de marzo de 2005 (RJ 2005/270).

²² SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 (RJ 2005/219058).

²³ Decreto de Cataluña 298/1993, de 8 de octubre, de modificación del Decreto 147/1987, de 31 de marzo, por el cual se regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes, Decreto de Andalucía 9/2003, de 28 de enero, regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos automóviles y articula los derechos de los consumidores y usuarios, Decreto del Principado de Asturias 1/1998, de 8 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación, Decreto de Galicia 347/1998, de 20 de noviembre, que regula la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes de modificación del Decreto 206/1994, de 26 de junio, regula la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes, Decreto de Castilla-La Mancha 96/2002, de 25 de junio, de protección de consumidores en la prestación de servicios por talleres de reparación de servicios automóviles, el Decreto Foral de Navarra 123/1997, de 5 de mayo, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios y el Decreto de la Comunidad de Madrid 2/1995, de 19 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes.

²⁴ Se ha manejado en este trabajo el nuevo texto refundido en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes complementarias (BOE de 30 de diciembre de 2007, núm. 287), por lo que a él nos referiremos cuando hablemos de Ley General de los Consumidores y Usuarios (LGCU) salvo que otra cosa se diga expresamente.

²⁵ BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Rodrigo; «Garantía y responsabilidades», en BERCOVITZ, Rodrigo-SALAS, Javier (Coords.); *Comentarios a la ley general para la defensa de los consumidores y usuarios*, Madrid, 1992, págs. 681-682.

²⁶ GONZÁLEZ MORÁN, Luis; «La responsabilidad del prestador de servicios», en DE LEÓN ARCE, A (Dir.) y GARCÍA GARCÍA, L.M. (coord.); *Derecho de los consumidores y usuarios*, Tomo I, Valencia, 2007, pág. 1.476.

²⁷ BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, Rodrigo; «Garantía y responsabilidades», en BERCOVITZ, Rodrigo-SALAS, Javier (Coords.); *Comentarios a la ley general para la defensa de los consumidores y usuarios*, Madrid, 1992, pág. 682.

tanto, que se derive una obra del hacer o no»²⁸. Por ello, entendemos que cuando la normativa reguladora de este contrato hace referencia a la prestación de servicios lo hace en sentido amplio por cuanto un taller de reparaciones ofrece una actividad que no consiste principalmente en la venta de un bien sino en mejorar o transformar las características o arreglar los desperfectos y averías de un vehículo de motor, ya sean estos de carácter estético o funcional, a través de actividades de instalación, limpieza, manipulación, sustitución de piezas...

En definitiva, por tanto, nos hallamos ante un contrato de obra con, en su caso, suministro de materiales que supone el deber de conservar diligentemente la cosa.

4. MARCO LEGAL DEL CONTRATO

En primer lugar, habrá que estar a las cláusulas que se hayan previsto contractualmente lo cual nos llevará a comentar algunos ejemplos de condiciones generales del contrato utilizadas en contratos reales. En ocasiones, esas previsiones establecen reglas contempladas legalmente, en otras aclaran aspectos de la relación contractual y finalmente, en alguna ocasión, hacen previsiones que requerirán una interpretación favorable al consumidor o que pueden llegar a ser consideradas abusivas.

Así, hay que decir que, puesto que el contrato de reparaciones ha sido calificado como un contrato de obra con, en su caso, suministro de materiales es también aplicable la normativa del CC sobre el contrato de obra.

Sin duda, es aplicable al contrato de reparaciones de los vehículos automóviles en talleres el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes. Asimismo, hay que tener en cuenta la normativa que las comunidades autónomas han promulgado en base a las competencias que han asumido²⁹, si bien con mayor o menor profundidad tienden a reproducir las previ-

²⁸ NAVAS NAVARRO, Susana; *Catering: sus formas contractuales (A modo de excusa para estudiar el contrato de servicios y el contrato de obra)*, Valencia, 1998, págs. 41-42 donde expone los diferentes significados del término «servicios». También sobre el concepto de servicios SOLÉ RESINA, J.; *Los contratos de servicios...*, cit., pág. 96 y ss.

²⁹ Así, el Decreto de Cataluña 298/1993, de 8 de octubre, de modificación del Decreto 147/1987, de 31 de marzo, por el cual se regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes (*DOGC de 15 de diciembre de 1993, núm. 1832*), Decreto de Andalucía 9/2003, de 28 de enero, regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos automóviles y articula los derechos de los consumidores y usuarios (*BOJA de 13 de febrero de 2003, núm. 30*), Decreto del Principado de Asturias 1/1998, de 8 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación (*BOPA de 2 de enero de 1998, núm. 16*), Decreto de Galicia 206/1994, de 16 de junio, de prestación de servicios de talleres de reparación de equipos y componentes (*DOG de 6 de julio de 1994, núm. 129*), Decreto de Castilla-La Mancha 96/2002, de 25 de junio, de protección de consumidores en la prestación de servicios por talleres de reparación de servicios automóviles (*DOCM de 28 de junio de 2002, núm. 79*), Decreto de Extremadura 40/1999, de 23 de marzo, que regula determinados derechos de los usuarios de talleres de reparación de vehículos automóviles (*DOE de 8 de abril de 1999, núm. 41*), el Decreto Foral de Navarra 123/1997, de 5 de mayo, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios (*BON de 2 de junio de 1997, núm. 66*) y el Decreto de la Comunidad de Madrid 2/1995, de 19 de enero, que

siones del real decreto estatal por lo que en este trabajo se hará referencia a los preceptos del Real Decreto 1457/1986 y solo cuando la regulación autonómica introduzca una modificación relevante se hará mención a ello. Se trata de una normativa de carácter mixto civil y administrativo que regula la actividad de los talleres de reparación así como las obligaciones del taller y los derechos de los usuarios.

Por otra parte, en la medida en que en la mayor parte de ocasiones el contrato de reparaciones se celebra entre el taller y un consumidor habrá que estar a la normativa de protección de consumidores y usuarios. Básicamente, debe hacerse referencia al Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

A este respecto es interesante destacar el, al menos aparentemente, nuevo concepto de consumidor que se recoge en el texto refundido. Así, el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2007 establece que «son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que actúan en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional» mientras que el artículo 1.2 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, decía que «son consumidores y usuarios las personas físicas o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales, bienes muebles o inmuebles, productos, servicios, actividades o funciones, cualquiera que sea la naturaleza pública o privada, individual o colectiva de quienes los producen, facilitan, suministran o expiden». Aparte de la evidente simplificación de la definición, parecería que existe una modificación de la misma pues mientras que en la legislación anterior el concepto de consumidor se hacía pivotar sobre el criterio de ser destinatario final, ahora se basa en la actuación al margen de una actividad empresarial o profesional.

Sin embargo, la Exposición de Motivos del Real Decreto Legislativo 1/2007, tras aclarar que la modificación de la definición se debe a la intención de adaptar a la legislación comunitaria sin perder las peculiaridades del derecho interno, añade que el «consumidor y usuario, definido en la ley, es la persona física o jurídica que actúa en un ámbito ajeno a una actividad empresarial o profesional. Esto es, que interviene en las relaciones de consumo con fines privados, contratando bienes y servicios como destinatario final sin incorporarlos, ni directa, ni indirectamente, en procesos de producción, comercialización o prestación de terceros» lo cual introduce cierta confusión pese a que la Exposición de Motivos no tiene carácter normativo.

En cualquier caso, y en cuanto a la posibilidad concreta de aplicar el Decreto 1457/1986, de 10 de enero, a personas que utilizan el vehículo en su actividad profesional o empresarial, no creemos que, al margen del concepto de consumidor, pueda descartarse automáticamente su aplicación en estos casos ³⁰ pues, aunque ciertamente en buen número de ocasiones son los consumidores que

regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes (*BOCM de 2 de marzo de 1995, núm. 52*).

³⁰ También en este sentido PICATOSTE BOBILLO, Victoria; «Derecho a la información y a un presupuesto previo en el Decreto gallego de prestación de servicios de talleres de reparación de equipos y componentes», en *Actualidad Civil*, 2008, núm. 1, pág. 5, aunque refiriéndose a la legislación gallega.

nes celebran este tipo de contrato, no es menos cierto que no solo el Real Decreto 1457/1986 no limita su aplicación a los consumidores sino que de sus preceptos se deduce precisamente lo contrario como sucede en relación a la garantía de las reparaciones para la que el artículo 16.2 del decreto prevé un plazo de 15 días en caso de vehículos industriales. En definitiva, se trata de dar respuesta a un tipo de prestación de servicios que genera frecuentemente conflictos en perjuicio de la parte que contrata dicho servicio con independencia de que sea o no un consumidor.

5. SUJETOS

Aunque lo normal es que sea el propietario del vehículo quien celebre el contrato con el taller nada obsta para que pueda hacerlo el poseedor legítimo en base a un contrato de arrendamiento, *leasing*...

En efecto, lo que caracteriza a quien solicita la prestación del servicio es la posesión legítima del vehículo de motor de forma que el taller no entrará a valorar el título que legitima dicha posesión o si la propiedad del vehículo recae en un sujeto diferente pues el sujeto del contrato y quien queda por él obligado será el poseedor del vehículo que solicita la reparación. Sin embargo, es cierto que existen determinadas situaciones que pueden incidir en quién es la persona que efectivamente solicite la reparación o incluso la que quede obligada al pago.

Así, si el poseedor del vehículo lo es en base a un contrato de *leasing* será este quien deba hacer frente a la reparación del vehículo pues este contrato se suele configurar de forma que el cliente se compromete a usar los bienes con diligencia y conservarlos en buen estado siendo de su cuenta los gastos de mantenimiento y reparación de los mismos³¹.

Por el contrario, si el poseedor del vehículo lo es en base a la existencia de un contrato de *renting* será la empresa arrendadora quien deba hacer frente a la reparación del vehículo³². Por ello, el poseedor

³¹ De hecho, es frecuente en los modelos de contratos de arrendamiento financiero de bienes muebles la existencia de cláusulas en ese sentido que se aceptan plenamente por la doctrina. Así, GONZÁLEZ CASTILLA, Francisco; *Leasing financiero mobiliario. Contenido del contrato y atribución del riesgo en la práctica contractual y la jurisprudencia*, Madrid, 2002, págs. 94-116.

³² En efecto, el contrato de *renting* es un contrato mercantil por el cual una persona se obliga al pago de una renta fija previamente estipulada a cambio de la cesión o alquiler de bienes muebles designados por el arrendatario, obligándose la empresa a prestarle unos servicios de mantenimiento y conservación del bien arrendado como mantener en perfecto estado de mantenimiento el bien lo cual implica realizar todas las reparaciones que sean precisas, facilitar el uso pacífico del bien, asistencia en caso de avería o el coste de matriculación. Así, LLOPIS MILLÁN, Enrique; «El contrato de *renting*», en *Revista de Derecho v-lex*, núm. 21, 2004 (versión generada por el usuario CBUC 30 enero 2008), págs. 1-2. Por su parte, la SAP de Asturias de 29 de abril de 2004 (RJ 2004/147910) define el contrato de *renting* como «un contrato mercantil que integra las características esenciales del arrendamiento de cosas y de la prestación de servicios por cuanto se asegura el mantenimiento del bien cedido, siendo definido como aquel contrato por el que una de las partes se obliga a ceder a la otra el uso de un bien, por tiempo determinado, a cambio del pago de un precio, siendo de cuenta del arrendador el mantenimiento» y añade «es consustancial que el arrendador se haga cargo del mantenimiento de los equipos, afrontando los gastos que ello conlleva, además de seguros e impuestos, obligación que conlleva la reparación del bien cedido», y en similar sentido la SAP de Asturias de 19 de octubre de 2004 (RJ 2004/291872).

dor deberá poner en conocimiento de la empresa arrendadora la avería para que esta se haga cargo de su reparación en un taller con independencia del tipo de relación contractual que le una con este pues es posible que exista un contrato de reparación de vehículos o que exista una relación más amplia que incluya otro tipo de relaciones con la empresa reparadora.

Es posible también que quien se encargue de contratar la reparación sea un mero detentador de la cosa por ser el vehículo propiedad de una empresa o profesional con quien le une una relación laboral en cuyo caso hemos de entender que quien celebra realmente el contrato de reparación es el propietario del vehículo.

Finalmente, cuando es el mismo propietario del vehículo quien contrata la reparación, es posible que este tenga a su vez contratado un seguro que cubra la reparación por lo que sería la empresa aseguradora la encargada de satisfacer el precio. Ello supone la intervención de un tercer sujeto en esta relación contractual que no debe llevar a confusiones. En realidad la aseguradora no recibe contraprestación alguna en el contrato para la reparación del vehículo y la única obligación que asume es el pago del precio y la misma es asumida como consecuencia de otra relación contractual, el contrato de seguro, que le une al propietario del vehículo y no como resultado de la existencia del contrato de obra para la reparación. En cambio, el propietario del vehículo tiene la obligación de entregar y recoger el vehículo para su reparación y es también el beneficiado por la garantía de la misma y por los derechos de protección al usuario del taller que recoge la ley.

En efecto, en esta situación se produce la celebración de un contrato de obra para la reparación de vehículo bilateral entre el taller y el usuario en el cual se produce un pago de tercero (art. 1.158 CC), la aseguradora. Por ello, quien está jurídicamente obligado frente al taller al pago de la reparación es el usuario del servicio aunque posteriormente se produzca un pago de tercero que satisfaga la deuda con el consentimiento del deudor. Este pago de tercero encuentra su fundamento en la existencia de otra relación contractual que une al usuario del taller con la aseguradora, el contrato de seguro, con la finalidad de cubrir el riesgo de la necesidad de reparar el vehículo. Por ello, cuando la aseguradora aprueba el presupuesto presentado por el taller no hace más que confirmar la existencia de los requisitos para que surja su obligación de pagar la reparación del vehículo en base a la existencia del contrato de seguro y con independencia del contrato de reparaciones celebrado por el usuario. La configuración del contrato para la reparación del vehículo como un contrato bilateral entre el taller y el usuario en el que en ocasiones se produce un pago de tercero es más evidente cuando el contrato de seguro solo cubre una parte de la reparación.

Otra cuestión que debe tratarse es la capacidad necesaria para celebrar un contrato de reparación. No plantea, en abstracto, excesivos problemas afirmar la posible titularidad del derecho de propiedad o incluso la posesión sobre el vehículo por un menor de edad³³. Sin embargo, es evidente que

³³ El artículo 439 del CC se ha interpretado en el sentido de que bastaría la capacidad natural para poseer el bien como contacto físico y capacidad negocial para recibir por contrato el derecho a seguir poseyendo. Así LUNA SERRANO, Agustín en LACRUZ BERDEJO, J.L.; *Elementos de Derecho Civil*, Madrid, 2000, vol. III-1.º, pág. 64. Del artículo 521.3 de la Ley 5/2006, de 10 de mayo, del libro quinto del CC de Cataluña (en adelante CCC), relativo a los derechos reales (*DOG C de 24 de mayo de 2006, núm. 4640, con corrección de erratas en DOGC de 15 de junio de 2006, núm. 4655*) se desprende que el menor puede adquirir la posesión si bien los menores e incapacitados no podrán ejercer las facultades inherentes

solo los mayores de dieciocho años pueden acceder al permiso de conducción de automóviles si bien sí es posible la licencia de menores de edad para la conducción de otros vehículos como motocicletas de determinada cilindrada. El menor emancipado o con vida independiente puede celebrar un contrato de trabajo por sí mismo y el menor con más de dieciséis años no emancipado podrá hacerlo con el complemento de capacidad de sus representantes³⁴. Quedan excluidos de la administración de los padres los bienes que el menor haya adquirido fruto de su trabajo en relación a los que deberá actuar como si fuera emancipado [art. 165 CC y 149 c) CF³⁵]. Por otra parte, se presume al menor una capacidad general para contratar en aquellos actos ordinarios y comunes en la vida cotidiana para los cuales se entiende socialmente que el menor tiene capacidad para actuar aunque no lo prevea la ley como sucede, por ejemplo, en la adquisición de bienes o servicios propios de la edad en proporción a su valor económico³⁶. Por ello, entendemos que en relación a ciclomotores o motocicletas que el menor haya adquirido con los frutos de su trabajo y respecto de los que tenga edad para obtener la licencia de conducción, tendrá capacidad para celebrar un contrato de reparación.

La otra parte contractual será el prestador del servicio de reparaciones. Entendemos por taller de reparaciones a estos efectos, aquel establecimiento industrial en el que se efectúan operaciones encaminadas a la restitución de las condiciones normales del estado y funcionamiento de vehículos automóviles, de sus equipos y de sus componentes que hayan presentado alteración en sus condiciones con posterioridad a su fabricación así como también aquellos talleres donde se instalen accesorios con posterioridad a su fabricación³⁷. También lo serían aquellos establecimientos industriales dirigidos a reformar las características iniciales del vehículo conforme a la legalidad vigente³⁸.

El artículo 3 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes divide a los talleres en función de su relación con el fabricante. Así, los genéricos o independientes son los que realizan reparaciones sin estar vinculados a ninguna marca que implique un especial tratamiento o responsabilidad acreditada por aquella y los talleres de marca serían aquellos vinculados a un fabricante en los términos que establezca el convenio entre ellos. El mismo precepto clasifica a los talleres por su rama de actividad como talleres de mecánica, de electricidad, de carrocerías, de pintura, de motocicletas o de especialidad.

a la posesión sino por medio de sus representantes. Así ROCA TRIAS, Encarna en ROCA TRIAS, E.-PUIG FERRIOL, L.; *Institucions de Dret Civil de Catalunya*, vol. IV, pág. 91, y YSÁS SOLANES, María en GETE-ALONSO Y CALERA-SOLÉ RESINA-YSÁS SOLANES; *Derecho de la persona vigente en Catalunya*, Valencia, 2007, pág. 119.

³⁴ DELGADO ECHEVERÍA, Jesús; *Elementos de Derecho Civil*, vol. I-2.º, Madrid, 2000, pág. 124.

³⁵ Ley catalana 9/1998, de 15 de julio, del Código de Familia (*DOGC de 23 de julio de 1998, núm. 2687, con corrección de erratas en DOGC de 28 de septiembre, núm. 2732*).

³⁶ GETE-ALONSO Y CALERA; M.C.; «Manifestaciones de la autonomía del menor en la normativa catalana», en *Indret*, 017 dc, 2004, pág. 7.

³⁷ En estos términos los contempla el artículo 2 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes.

³⁸ Artículo 2 del Decreto catalán 298/1993, de 8 de octubre, por el que se regula la actividad industrial y de prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos de motor, de sus equipos y componentes.

6. OBJETO

El objeto del contrato de obra para la reparación de vehículos de motor comprende aquellos servicios dirigidos a la intervención en un vehículo con el fin de reparar, revisar, modificar o mejorar sus prestaciones y garantizar así su correcto funcionamiento o modificación y mejora de sus prestaciones.

En efecto, existen varios servicios subsumibles bajo este tipo contractual. Así, en el taller de reparaciones se deberá realizar en un primer momento una actividad de diagnóstico del problema que presenta el vehículo y un presupuesto. Aunque se trata de una actividad previa a la celebración del contrato puede tener importancia a efectos de responsabilidad precontractual del taller puesto que un mal diagnóstico de una avería puede comportar un incumplimiento contractual. De hecho, como se verá, en buena medida, los problemas surgidos en el contrato de obra analizado encuentran su origen en un mal diagnóstico de la avería que conlleva que la intervención del taller no elimine los problemas que presentaba el vehículo antes de su reparación.

Una vez identificada correctamente la avería y, en su caso aceptado el presupuesto, el taller procederá a la reparación. Esta puede tener una finalidad puramente estética (pintura, reparación de abolladuras...) cuando supone la reparación, modificación o sustitución de elementos que no afectan al funcionamiento del vehículo o funcional cuando está dirigida a solucionar un problema que impide el uso normal del mismo. Además, hay que añadir que el contrato de obra para la reparación de un vehículo puede suponer la reparación de una pieza, equipo o sistema o simplemente su sustitución. De hecho, en muchas ocasiones los talleres de reparación se especializan por el tipo de reparación a realizar. Así, el taller puede dedicarse exclusivamente a problemas mecánicos (cambio de neumáticos...), de electricidad (averías en el sistema informático del vehículo...), de carrocería (reparación de abolladuras...), de pintura... Algunos talleres se dedican en exclusiva a la reparación de grietas en las lunas de los cristales.

Sin embargo, en ocasiones los talleres no realizan únicamente tareas de reparación del vehículo sino también tareas de revisión dirigidas a garantizar su correcto mantenimiento y evitar así averías futuras (revisión del aceite...). Entendemos aquí que, aunque no se trate de reparación de averías en sentido estricto, también se subsumen estas tareas bajo el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor.

En otras ocasiones, el servicio consiste en la instalación de piezas o sistemas que mejoren las prestaciones del vehículo como sucedería con la instalación de televisiones en los respaldos de los asientos, del conocido *tunning*...

7. FORMA

La primera cuestión que hay que destacar es que el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor raramente consta por escrito como tal sino que lo que sucede normalmente es que la aceptación del presupuesto de la reparación supone la prueba de la perfección del contrato.

En efecto, el presupuesto supondría la manifestación escrita de la oferta en el sentido de que expone, entre otros datos, el diagnóstico de la avería, las actuaciones necesarias en el vehículo para repararla y el precio. La ley exige que el presupuesto conste por escrito aunque permite que el usuario renuncie a él expresamente si bien ello origina una serie de problemas de prueba importantes. La aceptación del presupuesto puede hacerse por escrito o no pero lógicamente si se hace de forma oral pueden surgir problemas para el taller en cuanto a la prueba de la perfección del contrato.

El artículo 14 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, establece que en el presupuesto debe figurar el número del taller en el registro correspondiente, su identificación fiscal y domicilio, el nombre y el domicilio del usuario, la identificación del vehículo, reparaciones a efectuar, la fecha y firma del prestador del servicio, la fecha prevista de entrega del vehículo reparado, indicación del tiempo de validez del presupuesto, espacio para la fecha y firma de aceptación del usuario. Por ello, entendemos que el presupuesto firmado por ambas partes tiene todos los elementos necesarios para ser considerado un contrato escrito. En efecto, se identifican las partes que manifiestan su consentimiento contractual mediante sendas firmas, se establece cuál es el objeto del contrato pues se establece la reparación y su precio, consta igualmente la causa onerosa del contrato, además de otras cláusulas de interés como la fecha de entrega del vehículo reparado...

En conclusión, en el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor rige el principio de libertad de forma recogido en el artículo 1.278 del CC según el cual los contratos serán obligatorios cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurren las condiciones esenciales para su validez³⁹. Sin embargo, como la normativa de protección del consumidor exige que, salvo que este renuncie a ello, se realice un presupuesto por escrito y fija su contenido mínimo, lo cierto es que en la práctica el contrato suele celebrarse por escrito bajo la forma de un presupuesto firmado por ambas partes contractuales. Cuestión diferente es que si no consta el presupuesto por escrito, porque no se ha cumplido la normativa o porque el consumidor ha renunciado expresamente a él, no exista contrato pues sí existe con independencia de las consecuencias administrativas que pueda tener, en su caso, el haber incumplido el deber de realizar presupuesto escrito. Lo que ocurre es que en este caso surgen normalmente problemas de prueba en cuanto al precio establecido por la reparación, el diagnóstico realizado, la realización de las reparaciones autorizadas por el usuario y no otras...⁴⁰ Por otra parte, incluso cuando existe presupuesto escrito y firmado por ambas partes, ello no significa que se hayan hecho constar en él de forma exhaustiva todas las reglas que regirán en el

³⁹ También PICATOSTE BOBILLO, V.; *op. cit.*, págs. 12-13, coincide en la validez del contrato aunque no exista presupuesto escrito por entender aplicable el principio de libertad de forma contractual.

⁴⁰ Así sucede en la SAP de Asturias de 28 de septiembre de 2006 (RJ 2006/278916) donde no se realizó presupuesto escrito y el usuario negaba que hubiera autorizado las reparaciones efectuadas por el taller y, por tanto, que tuviera que pagar su precio. La Audiencia Provincial de Asturias afirmaba en la sentencia que al tratarse el usuario de un taxista que, por tanto, no era destinatario final del vehículo no era preceptiva la realización de presupuesto escrito y que quedaba acreditado que «existían averías y que hubo acuerdo para que las reparaciones se prolongaran en el tiempo, y que el hecho de no haber firmado encargo alguno nada supone puesto que existió conformidad desde el primer momento en el sentido de que el taller en cuestión realizara los arreglos que fueran precisos». Por su parte, en la SAP de Huesca de 3 de abril de 2002 (RJ 2002/153137) analiza un supuesto en que, al no existir presupuesto escrito, se plantea una controversia sobre el alcance de encargo de reparación efectuado de forma que el usuario solo reconoce haber autorizado parte de las reparaciones efectuadas por el taller y la Audiencia Provincial de Huesca declara que el taller «no ha demostrado que el encargo comprendiera el arreglo de todos los desperfectos que presentaba la carrocería exterior del automóvil» y añade que los «trabajos desarrollados tampoco constituyen una prueba del encargo, pues pudieron haberse hecho a iniciativa

contrato. Por ello, normalmente deberá integrarse el contrato con todos aquellos preceptos legales imperativos, especialmente los relativos a la protección de consumidores y usuarios, y con todas aquellas normas que den solución a aspectos contractuales no regulados por las partes.

8. CONTENIDO DEL CONTRATO

8.1. Posición jurídica del taller.

8.1.1. La reparación del vehículo.

En el contrato de obra para la reparación del vehículo el usuario del taller entrega el vehículo con el objeto de que el taller pueda realizar la reparación y devolverlo una vez esta haya finalizado. La prestación principal asumida por el taller es precisamente la reparación del vehículo que le ha sido entregado. Para realizar la reparación el taller debe hacer una triple actuación: realizar un diagnóstico correcto de la avería, suministrar los materiales que sean necesarios para realizar la reparación y efectuar la reparación propiamente dicha.

El diagnóstico correcto de la avería es una condición previa pero necesaria para la reparación. Consiste en identificar cuál es la avería del vehículo conforme a los síntomas que presenta y determinará la efectiva actuación sobre el mismo que se realice. En no pocas ocasiones, además, el incumplimiento contractual viene determinado por una actuación negligente en el momento del diagnóstico que supone una actuación sobre el vehículo inútil para conseguir la reparación de la avería que presenta. Así, la SAP de Salamanca de 29 de marzo de 2006 analiza un supuesto en que, tras avisar reiteradamente de las subidas en el nivel de aceite y posterior mezcla del aceite y el gasoil, los operarios se limitaron a reponer el nivel de aceite sin realizar ningún examen exhaustivo acerca de la causa de tales circunstancias por lo cual el tribunal condenó al taller como responsable de una actuación culpable⁴¹. También la SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 estudia un caso en que un taxi presentaba una vibración del motor al ralentí acompañada de un ruido y en el que tras aconsejarse diversas repa-

del propio accionante». La SAP de Castellón de 5 de abril de 2001 (RJ 2001/195366) afirma que, al no haberse realizado presupuesto escrito, no ha quedado acreditada la existencia del contrato para la reparación del vehículo.

⁴¹ Aunque en realidad la SAP de Salamanca de 29 de marzo de 2006 (RJ 2006/241143) analiza la reparación de una máquina industrial y no de un vehículo propiamente dicho resulta interesante lo que de ella se desprende en relación al diagnóstico en una reparación pues afirma: «El problema por lo tanto no es si se detectó en la primera reparación la obstrucción del orificio o aliviadero del gasoil, operación, ya hemos dicho difícil de verificar si no se desmonta la parte inferior del motor, la bomba de inyección y la bomba de alimentación. La falta de cuidado o de diligencia en unos profesionales está precisamente en que advirtiéndoles reiteradamente que irregularmente ascendía el nivel de aceite y comprobando personalmente la mezcla del mismo con gasoil no procedieron de inmediato a comprobar cuál era la causa de tan importante avería» y añade que «En el presente caso se ha producido una infracción de artículo 1.104 del CC en relación con el artículo 1.902 del mismo debiendo imputarse a la demandada una actuación culpable como omisión de la diligencia necesaria según las circunstancias de las personas, tiempo y lugar ya que tratándose de profesionales de la mecánica es obrar con ligereza tras reiterados avisos de irregularidades en la máquina y comprobar personalmente el incremento en

raciones no había desaparecido dicha avería por lo que el tribunal declaró probado que la inutilidad de las operaciones realizadas se debía a un error en el diagnóstico y que, por tanto, procedía la devolución del precio pagado por el taxista ⁴².

Por otra parte, como se ha dicho, se considera incluido en la prestación de reparar el vehículo, el suministro de aquellos materiales necesarios para la misma (pinturas, piezas de recambio...). El precio de dichos materiales quedará, por tanto, incluido en el precio total de la reparación. En efecto, en el contrato de obra puede «contratarse la ejecución de una obra conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o su industria, o que también suministre el material» según dispone el artículo 1.588 del CC. En el artículo 9 del Real Decreto 1457/1986 se establecen una serie de medidas en relación a las piezas utilizadas en la reparación que, como norma general, deberán ser nuevas.

Finalmente, se procederá a la reparación propiamente dicha que supondrá una actuación sobre el vehículo de carácter estético y/o funcional dirigida a solucionar la avería que este presente según el diagnóstico realizado, a su correcto mantenimiento o a la modificación o mejora de sus prestaciones.

Hay que decir que en ocasiones se introduce una condición general para la reparación que dice: «Acepto que se pueda encargar a terceros parte de las reparaciones ordenadas». Es decir, el taller se reserva la posibilidad de no reparar directamente el vehículo sino hacerlo a través de otro taller lo cual tiene lógica en la medida en que pueden detectarse averías que requieren conocimientos técnicos muy especializados que el taller que celebra el contrato no tiene. También puede deberse a una excesiva carga de trabajo del taller que de no derivar las reparaciones a otro taller podría comportar el retraso en la entrega de los vehículos reparados. En cualquier caso, el responsable de la reparación frente al usuario es el taller con quien ha contratado el servicio de reparación.

La diligencia exigible en este caso dadas las circunstancias de la obligación y su naturaleza será la de un buen profesional. En efecto, los conocimientos técnicos que requiere la reparación de un vehículo de motor exigen una formación y conocimientos específicos que escapan a los conocimientos de un particular y que el taller debe garantizar. Por ello, la diligencia exigible en el cumplimiento de la prestación será la del profesional y no solo la del buen padre de familia ⁴³.

8.1.2. *Obligación de conservar diligentemente el vehículo y su devolución.*

Parece clara la existencia de una obligación de conservar diligentemente el vehículo de motor de forma accesoria a la realización de la prestación principal y de devolver el vehículo al usuario una

un 100 por 100 del nivel de aceite dado que se había mezclado con gasoil, limitarse a llenar de aceite limpio el motor y comprobar que provisionalmente y en un breve espacio de tiempo la máquina funcionaba sin investigar realmente cuál era la causa de la avería y ello sin perjuicio de que una vez detectada la misma se pudiese convenir con la demandante sobre la conveniencia de para la máquina, desplazarla al taller, arreglarla o buscar otras soluciones alternativas».

⁴² SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 (RJ 2005/219058).

⁴³ Así parece desprenderse de la SAP de Salamanca de 29 de marzo de 2006 (RJ 2006/241143) donde el tribunal habla de la diligencia de un profesional para analizar la culpa en el incumplimiento de la prestación de reparar.

vez realizada la reparación. En efecto, en el contrato de reparación el taller viene obligado a la reparación del vehículo, a conservarlo diligentemente mientras está en su poder y devolverlo una vez reparado, salvo que el usuario lo reclame antes.

Pues bien, parece que no ofrece dudas la existencia de una obligación de conservar el vehículo como un elemento accesorio del contrato. Más problemas ha planteado entre la doctrina si debemos configurar el deber de conservar diligentemente el vehículo mientras esté en las instalaciones del taller como una obligación accesorio o como una carga y si la obligación de conservar deriva de la existencia de la obligación de dar del artículo 1.094 del CC o se fundamenta en la existencia de un depósito accesorio en el contrato ⁴⁴. Por su parte, la jurisprudencia niega mayoritariamente que en el contrato de reparaciones exista un depósito accesorio y más bien hace derivar la evidente existencia de una obligación de conservar el vehículo del deber de conservar la cosa que se debe entregar según dispone el artículo 1.094 del CC ⁴⁵.

El artículo 1.094 del CC dice que «El obligado a dar alguna cosa lo está también a conservar-la con la diligencia de un buen padre de familia» y el artículo 1.758 del CC establece que «Se constituye el depósito desde que uno recibe la cosa ajena con la obligación de guardarla y de restituirla». Sin embargo, debemos diferenciar el depósito en sentido estricto de aquellas otras situaciones en las que es la ley la que impone la obligación de conservar diligentemente la cosa como sucede cuando existe una obligación de dar ⁴⁶. En ambos casos existe la obligación de conservar diligentemente la cosa que se tiene que dar o devolver y en ambos casos esta deberá llevarse a cabo con la diligencia de un buen padre de familia pero mientras que en la obligación de conservar diligentemente la cosa del artículo 1.094 del CC, la conservación es meramente accesorio del dar, en el depósito sucede precisamente lo contrario puesto que la obligación principal es la conservación de la cosa y la accesorio la obligación de devolver que deriva de la prestación de guarda ⁴⁷. La obligación de guarda del artículo 1.094 del CC se ha configurado en ocasiones como una auténtica obligación accesorio del dar ⁴⁸ pero parece que mayoritariamente la doctrina considera que no es una obligación sino que se

⁴⁴ Así MOLINO NÚÑEZ, M.C.; *op. cit.*, págs. 721-722 sostiene que existe en el contrato de reparaciones un depósito accesorio del que derivaría la aplicación del artículo 1.094 del CC y de ciertos preceptos del contrato de depósito. En cambio, HERRADA ROMERO, R.I.; *op. cit.*, págs. 8-9 entiende que no estamos aquí ante un auténtico contrato de depósito sino más bien ante un deber accesorio de conducta derivado de la ley, los usos y la buena fe con independencia de que se haya pactado o no. Por otra parte, la doctrina que ha estudiado el contrato de obra en general sin referirse concretamente al contrato de obra también vincula el deber de conservar la cosa a la existencia de una obligación de dar enmarcada en el artículo 1.094 del CC. Así, O'CALLAGHAN, Xavier; *Compendio de Derecho Civil*, Tomo II, Madrid, 2001, pág. 553, CAPILLA RONCERO, F. en VALPUESTA FERNÁNDEZ, M.R.; *Derecho de obligaciones y contratos*, Valencia, 1994, pág. 678, DIEZ-PICAZO, L. y GULLÓN BALLESTEROS, A.; *Sistema...*, cit., vol. II, Madrid, 2002, pág. 382.

⁴⁵ Así la SAP de Zaragoza de 9 de mayo de 2006 (RJ 2006/188090), la SAP de Málaga de 25 de abril de 1996 (RJ 1996/1667) o la STS de 3 de noviembre de 1981 (RJ 1981/5466). En cambio, la SAP de Madrid de 16 de abril de 2007 (RJ 2007/212202) parece aceptar la existencia de un contrato mixto de arrendamiento de obra y de depósito.

⁴⁶ ROCA JUAN, Juan; «Del depósito», en *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XXII- Vol. 1.º, Madrid, 1982, pág. 165.

⁴⁷ ROCA JUAN, Juan; «Del depósito»...cit., págs. 166-167. También en esta línea BADOSA COLL, Ferran; «Artículo 1.766», en *Comentario del Código Civil*, Tomo II, Ministerio de Justicia, Madrid, 1991, pág. 1.655 que sostiene que en el depósito la conservación se erige en auténtica obligación mientras que en el artículo 1.094 del CC existe una mera carga de conservar.

⁴⁸ MARTÍN PÉREZ, Antonio; «Comentario al artículo 1.094», en *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XV, Vol. 1.º, Madrid, 1989, pág. 243.

trata en realidad de un deber o carga ⁴⁹. Además, la obligación de guarda del artículo 1.094 del CC existe no solamente en la obligación de dar que supone la transmisión de la propiedad de la cosa sino también en aquellas que suponen una mera entrega de un bien ⁵⁰.

Por todo ello parece que la conservación y devolución del vehículo en el contrato de reparaciones encaja mejor en el supuesto del artículo 1.094 del CC que en el derivado del contrato de depósito. En efecto, el deber de guarda en el contrato de obra para la reparación del vehículo existe aunque no se haya acordado expresamente por las partes pues al haberse pactado la devolución del vehículo, la obligación de conservar diligentemente deriva del artículo 1.094 del CC. El deber de guarda en el contrato de reparaciones tiene una importancia más matizada que en el depósito donde se configura como una obligación principal mientras que aquí es una mera carga derivada de la existencia de la obligación accesoria de devolver el vehículo una vez se haya reparado. Es cierto que en el contrato para la reparación del vehículo, ni el taller es propietario del vehículo ni, por tanto, transmite el dominio con su entrega al usuario sino que se produce una simple entrega derivada de la tenencia del vehículo por el taller para su reparación pero, como se ha expuesto, también este supuesto tiene cabida en el deber de conservar la cosa que se debe dar recogido en el artículo 1.094 del CC.

El deber de conservar la cosa por parte del taller supone que este deposite en un lugar idóneo el vehículo para evitar su menoscabo o posibles ataques externos al vehículo ⁵¹. Así, bastaría con que el taller depositara el vehículo en sus instalaciones siempre y cuando estas presentaran las garantías mínimas de seguridad para evitar el perjuicio del vehículo o su sustracción (instalación eléctrica en perfectas condiciones, mínimas condiciones de seguridad para evitar robos o hurtos...).

De hecho, en ocasiones se hace constar como condición general del contrato una cláusula en el sentido de que el taller depositará el vehículo en el parking una vez reparado. Así, por ejemplo, la siguiente cláusula: «... todos los vehículos cuya revisión, reparación haya finalizado, serán depositados en el parking. Una vez avisados los señores clientes, las dos primeras horas de depósito serán totalmente gratuitas para vehículos en reparación y cuatro horas para vehículos en instalación. Eximo al taller de toda responsabilidad que pueda derivarse del depósito en lugar diferente al taller». No parece que existan problemas en depositar el vehículo en un parking por cuanto el lugar ofrece garantías de conservación que no hacen dudar de la diligencia del taller al depositarlo allí. Más dudas plantea que el usuario deba pagar ese depósito en las condiciones descritas en relación a los gastos de estancia.

En cambio, la obligación de conservar no comprende la posibilidad de usar el vehículo más allá de lo estrictamente necesario para realizar correctamente y con totales garantías la repara-

⁴⁹ ROCA JUAN, Juan; «Del depósito»... cit., págs. 165-166 y también 168, donde afirma que «en el depósito se asume fundamental y específicamente la prestación de custodia (...) mientras que en los demás casos en que la ley habla del deber de conservar, atribuye un simple deber de protección meramente instrumental en función de la prestación de dar». También BADOSA COLL, Ferran; «Artículo 1.094», en *Comentario del Código Civil*, Tomo II, Ministerio de Justicia, Madrid, 1991, pág. 20, que habla de carga de conservación.

⁵⁰ MARTÍN PÉREZ, A.; *op. cit.*, pág. 238.

⁵¹ Coincide ello con la protección de custodia del depósito según ROCA JUAN, Juan; «Del depósito»... cit., pág. 221, si bien no quedaría aquí incluida la obligación de hacer lo necesario para que la cosa siga produciendo según su destino que sí existe según el autor en el depósito.

ción⁵² como se desprende del hecho de que el taller no es propietario del vehículo aunque lo tenga en su poder⁵³. Así, sería posible hacer un pequeño recorrido en los alrededores de las instalaciones del taller para identificar correctamente la avería o confirmar su reparación o mover el vehículo dentro del taller para organizar el espacio de trabajo. En este sentido, el artículo 16.9 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, establece que «El taller no podrá bajo ningún concepto, utilizar para usos propios o de terceros ningún vehículo que haya sido dejado en reparación, sin permiso expreso del propietario».

Si configuramos la obligación de conservar el vehículo como una carga que no constituye una auténtica obligación contractual, el deterioro o pérdida de la cosa no supone un incumplimiento. Por el contrario, cuando se produce un incumplimiento de la obligación de dar fruto de ese deterioro o pérdida, surgirá entonces la responsabilidad por falta de diligencia pues cuando el 1.094 del CC establece la obligación de conservar diligentemente la cosa que se debe entregar está atribuyendo «un simple deber de protección meramente instrumental en función de la prestación de dar, y del incumplimiento de esta deriva la responsabilidad»⁵⁴. En efecto, en el contrato para la reparación de vehículos el taller tiene la carga de conservar diligentemente el vehículo que le ha sido entregado con el objeto de que efectúe la reparación. Si la cosa se pierde o deteriora, no podrá cumplir la prestación accesoria de entrega del vehículo pues en caso de pérdida del mismo se producirá una imposibilidad de dar la cosa que puede originar el incumplimiento contractual y si se ha producido un deterioro del vehículo deberíamos hablar de cumplimiento defectuoso de la prestación de dar. Es decir, el deber de conservar, al no configurarse en el contrato para la reparación de vehículos como una auténtica prestación, no supone una situación de incumplimiento directo pero sí desencadenará el incumplimiento de la prestación accesoria de dar. En ello, existe una diferencia fundamental respecto de la conservación de la cosa en el depósito donde la guarda supone una auténtica obligación que además tiene carácter principal de tal manera que su infracción supone una situación de incumplimiento directo.

Por tanto, cuando el taller no pueda entregar el vehículo al usuario porque este se ha perdido o lo entregue con deterioro o perjuicio (hurto, robo, incendio, choque con otro vehículo...), se producirá una situación de imposibilidad de cumplimiento de la obligación accesoria de dar que determinará la aplicación de los artículos 1.101 y siguientes. Así el taller será responsable cuando tal incumplimiento se deba a dolo o culpa de tal manera que quedará exento de responsabilidad cuando la imposibilidad de entregarlo se deba a caso fortuito o fuerza mayor.

Sin embargo, cuando el deterioro o la pérdida se hubieran producido transcurrido el plazo para entregar el vehículo, entendemos que el taller deberá responder incluso aunque el deterioro o la pérdida no le sean imputables por dolo o culpa, es decir, por caso fortuito o fuerza mayor si se dan los

⁵² Así, también DEL MOLINO NÚÑEZ, M.C.; *op. cit.*, pág. 722, aunque parece que hace derivar tal circunstancia del artículo 1.767 del CC.

⁵³ MARTÍN PÉREZ, A.; *op. cit.*, pág. 255, justifica así la imposibilidad de uso cuando la conservación deriva de una obligación de dar no traslativa del dominio por cuanto la propiedad pertenece al acreedor o un tercero como sucede en el contrato de obra para la reparación del vehículo.

⁵⁴ ROCA JUAN, Juan; «Del depósito»... *cit.*, pág. 168. Por su parte, BADOSA COLL, F.; «Artículo 1.094»... *cit.*, pág. 20, entiende que la infracción del deber de conservación no se puede calificar de incumplimiento obligacional que solo genera responsabilidad si hay dolo o culpa sino que se califica de fuente de responsabilidad por cuanto de ello surge la obligación de indemnizar los daños por lo que cree que no serán de aplicación los artículos 1.101 y siguientes, sino el 1.122.2 y 4 del CC.

requisitos de la mora por aplicación de las reglas generales de este tipo de incumplimiento que supone un desplazamiento de la responsabilidad por pérdida fortuita de la cosa. Sin embargo, hay que admitir que, aunque técnicamente es posible, raramente se constituye en mora al taller en el contrato para la reparación del vehículo sino que normalmente las reclamaciones se deben a la existencia de un cumplimiento defectuoso.

En cambio, es posible que exista una situación de mora *credendi* cuando el usuario no procede a retirar el vehículo una vez se ha notificado el final de la reparación. En este caso, si el vehículo se pierde o deteriora por fuerza mayor o caso fortuito no será responsabilidad del taller. Sin embargo, cuando se produce la mora *credendi*, pese al desplazamiento del riesgo por caso fortuito o fuerza mayor, no desaparece ni disminuye el deber de diligencia respecto de la cosa debida que persiste hasta que se realiza efectivamente la entrega ⁵⁵.

En atención a la letra del artículo 1.104 del CC la diligencia exigible al deudor se determinará conforme a la naturaleza de la obligación, las circunstancias de las partes, el tiempo y el lugar y salvo que otra cosa se prevea se exigirá la diligencia de un buen padre de familia. Sin embargo, en relación al deber de guarda, el carácter profesional del taller que ve retribuido su servicio debe determinar un mayor grado de diligencia por su parte ⁵⁶, pues así se desprende de la naturaleza de la obligación y sus circunstancias.

Creemos que en relación al deber de custodia del vehículo, el taller quedará exonerado de responsabilidad si entrega el vehículo a quien presenta el resguardo de depósito pues no le es exigible una mayor diligencia. En cambio, será responsable de la entrega realizada a persona no legitimada si no exige el resguardo de depósito o este no existe porque no se expidió o porque se ha extraviado pues en este caso deberá exigir la identificación de quien reclame la entrega de la forma que estime conveniente según establece el artículo 14 del Real Decreto 1457/1986. Ello, lógicamente además de la responsabilidad administrativa que pueda derivarse del hecho de no haber cumplido la obligación de entregar el resguardo de depósito.

Parece pues que, al menos en este aspecto, no es preciso recurrir a la normativa sobre depósito para atribuir responsabilidad por una conservación incorrecta del vehículo y que basta la aplicación del régimen del artículo 1.094 del CC ⁵⁷.

Sin embargo, para que el deber de conservar exista, lógicamente es necesario que exista contrato de reparaciones lo cual plantea el problema, improbable pero no imposible, de cuál es la situación del vehículo en el lapso de tiempo que permanece en las instalaciones del taller hasta que se realiza y se firma el presupuesto. Parece que el deber de conservar diligentemente el vehículo derivado de la obligación accesoria de dar no puede incardinarse en un contrato de reparaciones que no se ha celebrado todavía pero es evidente que la pérdida o deterioro por falta de diligencia en la conservación del vehículo debe suponer algún tipo de responsabilidad. El supuesto comentado ha sido obje-

⁵⁵ GIL RODRÍGUEZ, Jacinto; *Manual de Derecho Civil*, Madrid, 2000, vol. II, págs. 298-299.

⁵⁶ También así, HERRADA ROMERO, R.I.; *op. cit.*, pág. 17.

⁵⁷ También así la SAP de Málaga de 25 de abril de 1996 (RJ 1996/1667).

to de análisis puntual por la jurisprudencia que considera que el deber de conservar diligentemente el vehículo no puede derivar del contrato de obra para la reparación del vehículo pero que debe entenderse implícito conforme a la buena fe contractual y la responsabilidad precontractual y aplicar en este caso las reglas de depósito voluntario gratuito ⁵⁸.

8.1.3. Derecho de retención del vehículo.

El artículo 1.600 del CC dice que «El que ha ejecutado una obra en cosa mueble, tiene el derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague». En la medida en que el contrato aquí analizado es un contrato de obra, le será aplicable el artículo 1.600 del CC y ello plantea el problema de determinar cuál es el alcance y la interpretación que debe hacerse de tal artículo puesto que tal cuestión no es pacífica entre la doctrina. A todo ello debe añadirse otra consideración y es que en derecho civil catalán existe una normativa propia relativa al derecho de retención que podría suponer la no aplicación del artículo 1.600 del CC en los contratos de obra para la reparación de vehículos de motor celebrados en Cataluña. La cuestión no es baladí puesto que, aunque existen diferentes normas que se suceden en un periodo de tiempo relativamente corto, la legislación catalana es clara, exhaustiva y no deja lugar a dudas acerca de la naturaleza jurídica del derecho de retención como un derecho real de prenda legal lo cual, como se verá, supone unos efectos mucho más relevantes que los que prevé el artículo 1.600 del CC para la retención en el contrato de obra.

En relación al CC, como decimos, el artículo 1.600 del CC permite retener en prenda la cosa sobre la que se ha ejecutado la obra, en nuestro caso la reparación, hasta que se pague la deuda. Sin embargo, ha surgido en la doctrina la duda de si estamos ante un mero derecho de retención o ante un auténtico derecho de prenda legal. En efecto, si bien en algunos artículos del CC (entre otros, los arts. 453, 495, 1.747 CC) se habla simplemente de retener la cosa, el artículo 1.600 del CC relativo al contrato de obra aquí comentado pero también los artículos 1.730 y 1.780 del CC relativos al contrato de mandato y de depósito hablan de retener en prenda. La introducción del concepto de prenda plantea la posibilidad de dar un alcance mayor a la retención de los artículos 1.600, 1.730 y 1.780 del CC acercando sus efectos a los de un auténtico derecho real de prenda legal.

Con todo, parece que parte de la doctrina soluciona este problema entendiendo que no debe darse importancia alguna a la expresión retener en prenda y, por tanto, no debe considerarse que esa redacción diferente suponga unos efectos más relevantes del derecho de retención en el contrato de obra, de mandato y de depósito que en aquellas situaciones en que se habla simplemente de retener la cosa ⁵⁹.

⁵⁸ Así resuelve la cuestión la SAP de Zaragoza de 9 de mayo de 2006 (RJ 2006/188090) en la que se trata un caso en que ni siquiera llegó a hacerse presupuesto y, por tanto, tampoco hubo aceptación del mismo ni reparación, porque el vehículo se incendió antes de poder realizarlo pero estando ya en las instalaciones del taller.

⁵⁹ Así, ECHEVARRÍA DE RADA, Teresa; «En torno al derecho de retención», en *Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Luis Díez-Picazo*, Tomo II, Madrid, 2003, pág. 1.769 entiende que se trata de una mera facultad de retener que no permitiría realizar el valor del bien ni preferencia alguna en créditos. En relación al artículo 1.600 del CC, Díez-Picazo, L. y GULLÓN BALLESTEROS, A.; *Sistema... cit.*, vol. II, Madrid, 2002, pág. 387, dicen que pese a «la expresión literal "retener en prenda", no se consagra un auténtico derecho real de esta categoría, sino simplemente un derecho de retención»,

Junto a esta posición, existe otro sector que parece entender que cuando el CC utiliza la expresión retener en prenda pretende establecer un significado diferente de aquellos supuestos en los que habla de mera retención de la cosa. Así, se entiende que la expresión retener en prenda hace referencia no a la mera facultad de retener sino a un auténtico derecho real de prenda legal⁶⁰.

No hay duda de que con la retención se pretende proteger el crédito de quien está en posesión de la cosa pero aceptar que se trata de una protección tan cualificada como una prenda legal con todas sus consecuencias supone dejar en una situación de inseguridad y desprotección a la otra parte contractual. Pensemos que ello permitiría realizar el valor del bien incluso cuando el deudor no fuera propietario del mismo y todo ello sin que el CC establezca ningún tipo de garantía protectora del deudor y el propietario como la notificación. Ello podría darse muy frecuentemente en el contrato de obra para la reparación de vehículos que aquí comentamos donde quien celebra el contrato no necesariamente es propietario del vehículo que lleva a reparar. Pensemos que, si bien en derecho civil catalán se configura el derecho de retención como un auténtico derecho real de garantía para proteger los intereses del retenedor, se establecen una serie de medidas para asegurar que su ejercicio no supone dejar al deudor y/o propietario en una situación de inseguridad o desprotección. Sin embargo, no puede desconocerse la tendencia creciente a considerar el derecho de retención como un auténtico derecho real con eficacia *erga omnes* o su calificación como un auténtico derecho real de prenda⁶¹.

Por ello, y sin pretender llegar a conclusiones que exigirían un análisis que escapa al objeto de este estudio, creemos que cuando el CC utiliza en el artículo 1.600 del CC la expresión retener en prenda probablemente quiera otorgar una mayor relevancia a la posibilidad de retener que cuando únicamente habla de mera retención. Parecería que existe la facultad de retener propia del derecho de prenda sin que se den necesariamente el resto de facultades de garantía propias de esta figura⁶².

SALVADOR CODERCH, Pablo; «Artículo 1.600», en *Comentarios del Código Civil*, tomo II, Madrid, 1991, pág. 1.212, entiende que no existe aquí un auténtico derecho real de prenda sino una mera facultad de retención puesto que no existe ni posibilidad de realización del valor del bien, ni reipersecutoriedad ni preferencia. En el análisis del artículo 1.730 del CC, GORDILLO CAÑAS, Antonio; «Artículo 1.730», en *Comentarios del Código Civil*, Tomo II, Madrid, 1991, pág. 1.576, niega que la expresión retener en prenda haga referencia a un derecho real de prenda sino que opina que se trata de un simple derecho de retención. Respecto el artículo 1.780 del CC, ROCA JUAN, Juan; «Del depósito»... cit., pág. 288, dice que no se trata de un derecho real de retención sino de una mera facultad de retener.

⁶⁰ A partir del análisis del artículo 1.780 del CC llega a la conclusión de que el CC establece un derecho de prenda legal a favor del depositario DEL POZO CARRASCOSA, Pedro; *El derecho de retener en prenda del depositario*, Barcelona, 1989, págs. 126-129. Sin embargo, limita los efectos de su tesis a aquellos casos en que el deudor-depositante es a su vez propietario de la cosa. En efecto, dice DEL POZO CARRASCOSA, P.; *El derecho de retener*... cit., págs. 130-141, que cuando el depositante es a su vez propietario de la cosa, el depositario que retiene en prenda podrá oponer su derecho de retención *erga omnes*, realizar el valor del bien e imputar los frutos de la cosa al pago de la deuda pero que, en cambio, cuando el depositante no sea propietario de la cosa, el depositario podrá simplemente oponer su retención *erga omnes* pero no podrá imputar los frutos al pago de la deuda, ni ejercer la reipersecutoriedad ni realizar el valor de la cosa. Defiende que el derecho de retención en prenda es un derecho real de prenda legal con todas sus consecuencias en los artículos 1.600, 1.730 y 1.780 del CC, ABRIL CAMPOY, Joan Manel; «El derecho de retención en el ordenamiento jurídico catalán», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 1994, núm. 624, pág. 1.892 y ss. Por su parte, SABATER BAYLE, Elsa; «Presupuestos estructurales de la facultad de retención posesoria», en *Estudios de Derecho Civil en Homenaje al Profesor Dr. José Luis Lacruz Berdejo*, vol. 2.º, Barcelona, 1993, pág. 1.989, habla de la evolución del derecho de retención hacia su consideración como derecho subjetivo de naturaleza real.

⁶¹ Así la STS de 7 de julio de 1987 (RJ 1987/5185) o la legislación catalana después comentada.

⁶² En este sentido, BADOSA COLL, Ferran; «Artículo 1.780», en *Comentarios*... cit., págs. 1.690-1.691 dice que «aun si se admite que "prenda" se utiliza en sentido jurídico como derecho real de garantía, la frase es susceptible de una interpre-

En la medida en que existe la posibilidad de retener y la tendencia a otorgar ciertos efectos reales a este derecho y dado que el contrato de obra para la reparación de vehículos suele celebrarse entre el taller y un consumidor, se ha puesto de manifiesto la conveniencia de informar al usuario de la posibilidad de retener el vehículo en caso de impago de la reparación ⁶³.

De hecho, en algunos clausulados generales se introduce esta advertencia pues se afirma: «El taller se reserva el derecho de retener el vehículo reparado como garantía de este pago, de conformidad a lo convenido en el artículo 1.600 del CC. De la misma forma, el taller queda autorizado a retener el vehículo si en el momento de retirarlo debo alguna cantidad por cualquier otro concepto diferente a la reparación». Varias cosas merecen comentario en esta cláusula. En primer lugar, se trata de una condición general de un contrato de un taller de Barcelona por lo que sorprende que se cite el artículo 1.600 del CC y no la legislación catalana que claramente establece un derecho real de garantía y, por tanto, es más beneficiosa para el taller. Por otra parte, se habla de retener el vehículo reparado como garantía por lo que parece considerar la retención como un derecho real de garantía. Por último, sorprende la afirmación de la posibilidad de retener por cualquier otro concepto diferente a la reparación por la amplitud de su contenido. No creemos que puedan incluirse aquí conceptos no vinculados al contrato de obra más allá de la reparación en sí misma, las piezas o los gastos de conservación del vehículo cuando procedan aunque probablemente esta afirmación tan genérica se refiera precisamente al cobro de los gastos de estancia que no son propiamente reparación pero son exigibles y están vinculados a ella.

El retenedor deberá conservar la cosa con la diligencia de un buen padre de familia ⁶⁴, por lo que el taller mantiene la obligación de conservar diligentemente la cosa pero si antes de la retención tal deber derivaba de la obligación accesoria de devolver el vehículo que debía reparar, una vez invertido el concepto posesorio lo hará en base a su calidad de retenedor. Por otra parte, el retenedor no podrá tampoco usar la cosa retenida ⁶⁵, por lo que el taller no podrá usar el vehículo más allá de lo estrictamente necesario y, una vez reparado el vehículo, ello se reduce básicamente a moverlo en las instalaciones del taller por cuestiones de espacio.

tación que no hace necesario aceptar el *ius distrahendi*: basta tener en cuenta que la "retención" es una noción que también se presenta en la prenda como derecho real de garantía. En efecto, este tiene una triple eficacia: la "retención" de la cosa hasta que no se cumpla la obligación garantizada (arts. 1.863, 1.866 y 1.871), el efecto anticrético (art. 1.868) y finalmente la facultad de promover la enajenación de la cosa (art. 1.872). Pues bien, la "retención en prenda" del artículo 1.780 (y de los arts. 1.600 y 1.730) puede entenderse como que el depositario tendrá la "misma retención que tiene el acreedor pignoraticio", es decir, la primera de las tres facultades; la alusión a la "prenda" se justificaría así en que esta es el paradigma de la garantía mobiliaria, sin necesidad de extenderla a su naturaleza real y dispositiva. Esta interpretación que lleva la retención a solo el primero de los efectos del derecho real de prenda, se justifica en que ambas tienen en común la posesión inmediata de la cosa por parte del acreedor y supone que la garantía se limita a esta posesión sin extenderse sobre la cosa ya sea en sus frutos (efecto anticrético) y menos en ella misma (*ius distrahendi*). En parecido sentido, LEÓN ALONSO, José R.; «Artículo 1.730», en *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, Tomo XXI, Vol. 2.º, Madrid, 1986, pág. 438, afirma en relación a la retención en prenda del artículo 1.730 del Código Civil que se trata de un peculiar derecho de garantía que agota su eficacia en la fase de seguridad lo cual le permitiría retener el bien pero no un *ius distrahendi*, *ius persequendi* ni un *ius praelationis*.

⁶³ Así, LAUROBA LACASA, Elena; en la comunicación «El derecho de retención: los nuevos efectos de una institución clásica» realizada en el *Congreso sobre Garantías reales mobiliarias: modelos i perspectives* celebrado en Barcelona los días 17 y 18 de abril de 2008.

⁶⁴ ECHEVARRÍA DE RADA, T.; «En torno al derecho de retención»...cit., pág. 1.776.

⁶⁵ ECHEVARRÍA DE RADA, T.; «En torno al derecho de retención»...cit., pág. 1.778.

Lo que parece fuera de toda duda es que la situación que permite la retención del vehículo es la existencia de la obligación de retribuir la actividad de reparación realizada sobre el vehículo siempre y cuando se haya determinado previamente su cuantía mediante presupuesto escrito. La necesidad de determinación previa del precio se justifica en la medida en que se quiere evitar la posibilidad de que el taller ejerza un derecho de retención sobre el vehículo sin haber permitido que el cliente se manifieste sobre su conformidad o no con el precio. De ahí, que no sea infrecuente que los tribunales nieguen la procedencia del derecho de retención cuando este se produce por existir disconformidad sobre el precio ya sea porque no ha existido presupuesto previo o porque, existiendo este, han aparecido averías ocultas de las que no consta la aceptación del precio presupuestado por escrito⁶⁶. Tampoco procede el derecho de retención para evitar que otro taller manipule el vehículo de forma que le sean imputables al primero actuaciones incorrectas del segundo⁶⁷.

Sin embargo, como se ha avanzado, diferente situación nos encontramos en el derecho civil catalán donde, debido a la claridad de la ley, no existen dudas sobre la naturaleza y efectos del derecho de retención pese a que se han sucedido diferentes regulaciones en un tiempo relativamente corto⁶⁸.

⁶⁶ Así, la SAP de Zaragoza de 31 de mayo de 2002 (RJ 2002/1377) en la que el tribunal explica que el taller justifica su retención en base al artículo 1.600 del CC debido al «impago del precio por el demandado y que tal situación se produjo por el desacuerdo entre ambas partes sobre la procedencia del pago del precio reclamado. Por tanto, la falta de recogida del vehículo no obedece a la mera mora (d)el pago por el demandado sino a la mencionada disputa». Añade que no procede el derecho de retención cuando, como en este caso, existe un desacuerdo en el precio a pagar debido al incumplimiento por parte del actor de la obligación de someter un presupuesto a la aprobación del dueño del vehículo o a dejar constancia de su renuncia al mismo pues ello supone un uso expansivo y abusivo del derecho de retención que no puede ser amparado. En similar sentido, la SAP de Santa Cruz de Tenerife de 5 de diciembre de 2002 (RJ 2003/73641) en la que existe desacuerdo sobre la aceptación o no de la reparación de averías ocultas y, por tanto, sobre la obligación de retribuir las o no.

⁶⁷ Así, SAP de Santa Cruz de Tenerife de 5 de diciembre de 2002 (RJ 2003/73641).

⁶⁸ En efecto, en la Compilación de Derecho Civil Catalán se hacía una regulación más bien casuística del derecho de retención pero el legislador catalán opta en 1991 por hacer una regulación unitaria de esta figura con unos efectos mucho más acusados que en el CC. Así la Ley catalana 22/1991, de 29 de noviembre, sobre garantías posesorias de cosa mueble regula el derecho de retención como un derecho real pues, aunque no lo califica expresamente así en su articulado, sí lo hace en su preámbulo y ello se desprende tácitamente de su régimen jurídico. Así, SOLÉ RESINA, Judith; «La ejecución de la prenda y del derecho de retención en la Ley 22/1991, de 29 de noviembre, de garantías posesorias sobre cosa mueble», en *La llei de Catalunya i Balears*, 1996, pág. 635, ABRIL CAMPOY, Joan Manel-NAVAS NAVARRO, Susana; «El derecho de retención en la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya», en *Tribunal*, 1995-III, págs. XII-XXI, ABRIL CAMPOY, J.M.; «El derecho de retención...» cit., pág. 1.903 y ss. y LUCAS ESTEVE, Adolfo; «El derecho de retención en Cataluña: concepto y fundamento», en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 2002, págs. 1.026-1.028.

En el año 2002 el legislador modifica la regulación del derecho de retención mediante la promulgación de la Ley 19/2002, de 5 de julio, de derechos reales de garantía donde se reconoce en el propio articulado el derecho de retención como un derecho real de garantía (art. 1). Así lo hace notar DEL POZO CARRASCOSA, Pedro-GÓMEZ-LAFUENTE, Juan Luis; «Ley 19/2002, de 5 de julio, de derechos reales de garantía», en *Comentarios de Derecho Patrimonial Catalán (Colegio de Registradores)*, Barcelona, 2005, pág. 922, RIPLEY, Daniel I.; «Derechos reales de garantía en el Derecho Civil de Catalunya», en *InDret*, 2004, núm. 11, pág. 5, o CARRASCO PERERA, Ángel-CARRETERO GARCÍA, Ana; «Los derechos de retención anticresis en la Ley 19/2002, de Catalunya, de derechos reales de garantía», en *Revista Jurídica de Catalunya*, 2004, núm. 1, pág. 10. Introduce como novedad principal la posibilidad de ejercer el derecho de retención no solo sobre bienes muebles sino también sobre inmuebles.

Finalmente el CCC, mediante la Ley 5/2006, de 10 de mayo, del libro quinto del CCC, relativo a los derechos reales recoge el derecho de retención sin especiales modificaciones en relación a la ley anterior. Así en su artículo 569.1 se recoge el derecho de retención como un derecho real de garantía y el artículo 569.2 establece que sus efectos serán la retención de la posesión del bien hasta el pago completo de la deuda y la realización del valor del bien.

Nos interesa aquí destacar la normativa catalana para analizar si en el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor es aplicable siempre el artículo 1.600 del CC o si, en determinados casos, la normativa catalana sobre el derecho de retención desplazará la aplicación de dicho precepto. La cuestión no es baladí por cuanto, como se ve, los efectos del derecho de retención son más claramente acusados en la normativa catalana que en el CC. A este respecto, el artículo 10.1 del CC establece que «La posesión, la propiedad y los demás derechos reales sobre bienes inmuebles, así como su publicidad, se regirán por la ley del lugar donde se hallen» y añade que «La misma ley será aplicable a los bienes muebles». Ello supondrá la aplicación de la ley catalana cuando el bien mueble se encuentre en Cataluña en el momento de la celebración del contrato con independencia de que posteriormente se traslade⁶⁹. Es decir, cuando el contrato de obra para la reparación del vehículo se realice en un taller situado en Cataluña y, por tanto, el vehículo se encuentre en las instalaciones del mismo en el momento de la aceptación del presupuesto, le será de aplicación la normativa catalana sobre el derecho de retención con todos sus efectos y quedará excluida la aplicación del artículo 1.600 del CC.

Ahora bien, la cuestión merece un comentario más detenido. En efecto, el artículo 569.5.1 del CCC dice que «Els retenidors han de notificar notarialment als deutors, als propietaris si són unes altres persones i als titulars dels drets real, si s'escau, la decisió de retenir, la liquidació practicada i la determinació de l'import de les obligacions que estableix l'article 569.4. Aquests es poden oposar judicialment a la retenció en el termini de dos mesos a comptar de la data de la notificació». Aunque existe cierta polémica sobre el tema, parece que la doctrina más moderna se decanta por el carácter constitutivo de la notificación notarial⁷⁰. Por tanto, entendemos que antes de que se haya producido la notificación notarial el derecho de retención no ha quedado constituido como derecho real de garantía y no tiene, por tanto, sus efectos, sino que simplemente estaremos ante una situación de hecho, asimilable a la del derecho de retención en el CC que limita sus efectos a la mera retención de la cosa⁷¹. Se trata de una cuestión de seguridad y protección del deudor que a través de la notificación debe tener

⁶⁹ DEL POZO CARRASCOSA, P.-GÓMEZ-LAFUENTE, J.L.; «Ley 19/2002, de 5 de julio, de derechos reales de garantía»... cit., pág. 922. En igual sentido, aunque de forma más matizada FUENTES MARTÍNEZ, Jesús Julián; «El derecho de retención sobre bienes muebles en el ordenamiento civil de Cataluña: situación actual y perspectivas de reforma», en *La Notaría*, 2001, núms. 11-12, págs. 246-247.

⁷⁰ Defiende el carácter no constitutivo sino de mera eficacia de la notificación ABRIL CAMPOY, J.M.; «El derecho de retención...» cit., pág. 1.917. Por el contrario, abogan por su carácter constitutivo LUCAS ESTEVE, Adolfo; «El régimen jurídico del derecho de retención en la legislación catalana», *La Notaría*, 1997, núm. 6, pág. 73, DEL POZO CARRASCOSA, P.-GIMENO GÓMEZ-LAFUENTE, J.L.; «Ley 19/2002, de 5 de julio, de derechos reales de garantía»... cit., págs. 934-936, FUENTES MARTÍNEZ, Jesús Julián; «Algunas cuestiones prácticas sobre el derecho de retención», en *La Notaría*, 2003, núms. 9-10, pág. 132, quien entiende que el hecho de que la ley del 2002 diga que el retenedor debe comunicar, expresión que se repite por otra parte, en el CCC, en lugar de decir que el retenedor comunicará como hacía la ley de 1991 demuestra que la notificación notarial tiene carácter constitutivo. En cambio, PUIG FERRIOL, Lluís-ROCA TRIAS, Encarna; *Institucions de Dret Civil de Catalunya*, vol. IV, Valencia, 2007, págs. 764-765, recoge ambas posturas doctrinales sin que parezca decantarse por ninguna de ellas. Tampoco la jurisprudencia parece mantener un criterio claro pues mientras la SAP de Barcelona de 16 de marzo de 1999 (RJ 1999/128956) considera la notificación notarial un requisito de forma y, por tanto, le atribuye carácter constitutivo, la SAP de Tarragona de 4 de septiembre de 2000 (RJ 2000/307134) sostiene que la inexistencia de notificación notarial no desvirtúa el derecho de retención si realmente se conocía y, por tanto, parece negar el carácter constitutivo y la STSJ de Cataluña de 19 de julio de 2001 (RJ 2002/6947) parece decantarse por la tesis del carácter no constitutivo al entender que indeterminación de la ley hace pensar que nada obsta para la validez del derecho de retención antes de la notificación.

⁷¹ Así, DEL POZO CARRASCOSA, P.-GIMENO GÓMEZ-LAFUENTE, J.L.; «Ley 19/2002, de 5 de julio, de derechos reales de garantía»... cit., pág. 936.

conocimiento de la constitución del derecho real de retención y de la posibilidad de él derivada de realizar el valor del bien de la cosa. De hecho, en los contratos celebrados entre el taller y el usuario en Cataluña la posibilidad de retener del taller es igual o similar a la de los contratos que se rigen por el artículo 1.600 del CC y se limitan a la posibilidad de retener el vehículo salvo que el taller realice la notificación notarial al deudor y al propietario comunicándole la intención de constituir un derecho real de garantía que le permita no solo retener el vehículo como forma de compeler al deudor a pagar sino que también le faculte a realizar el valor del bien para satisfacer la deuda.

Mientras que en el artículo 1.600 del CC el acreedor puede retener por haber ejecutado una obra en la cosa, en el 569.4 c) del CCC se cita como uno de los presupuestos para que surja la posibilidad de retener, la retribución de la actividad realizada para confeccionar o reparar el bien siempre y cuando, en el caso de los bienes muebles exista un presupuesto escrito y aceptado. El contrato de obra para la reparación de vehículos de motor claramente se enmarca en este supuesto pues el taller ha realizado una obra, entendiéndose aquí como reparación, sobre el vehículo. A la luz de la letra del citado artículo del CCC, cabe plantearse si existe la posibilidad de retener en el caso de que no exista presupuesto escrito y aceptado. Una primera aproximación al tema nos permitiría entender que en este caso existe la posibilidad de retener el bien pero sin la posibilidad de constituir un derecho real de garantía que permita la realización del bien. Sin embargo, una reflexión más detenida nos hace concluir que si no existe presupuesto escrito y aceptado no existe ni tan solo la posibilidad de retener el vehículo por el taller. En efecto, la inexistencia de presupuesto permite tener dudas razonables respecto a la existencia de la deuda o su cuantía y, por otra parte, el artículo 14 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, igual que el artículo 14 del Decreto catalán 298/1993, de 8 de octubre, de modificación del Decreto 147/1987, de 31 de marzo, por el cual se regula la actividad industrial y de prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes establece la obligatoriedad de realizar presupuesto escrito y firmado por lo que parece injusto beneficiar al taller con la posibilidad de retener cuando no ha realizado presupuesto o no se ha preocupado de que este fuera firmado por el usuario. Y de hecho, como se ha comentado, en igual sentido se resuelve la cuestión en relación al artículo 1.600 del CC.

8.2. Posición jurídica del usuario.

8.2.1. El precio.

La prestación principal del usuario del taller es el pago del precio de la reparación efectuada sobre el vehículo. El precio de la reparación quedará determinado en el preceptivo presupuesto que debe haber sido realizado por el taller y aceptado por el usuario previamente a la reparación.

Por otra parte, el usuario del taller deberá satisfacer el precio de las actividades de reparación o modificación sobre el vehículo que previamente se habrá establecido mediante presupuesto escrito, salvo renuncia expresa al mismo por el cliente. También deberá pagar el precio de las reparaciones de averías ocultas que hayan aparecido a lo largo del proceso de reparación si las ha aceptado, previa comunicación por parte del taller.

Los talleres deberán tener a disposición del cliente los precios aplicables por hora de trabajo y por servicios concretos, precio de la hora de trabajo fuera de la jornada laboral, servicios móviles propios, gastos de estancia, catálogos y tarifas actualizadas de las piezas que utilicen en las reparaciones y tablas de tiempos de trabajo ⁷². De hecho, se suele incluir en las condiciones generales del contrato alguna cláusula en el sentido de que el usuario declara conocer las tarifas expuestas al público ⁷³. El taller estará obligado a devolver al cliente de forma inmediata las cantidades percibidas en exceso sobre los precios reglamentarios, sobre los anunciados o sobre los presupuestos aceptados ⁷⁴.

Salvo que otra cosa se haya pactado, el precio de la reparación deberá satisfacerse en el momento en que se entrega el vehículo reparado. Así, se establece con carácter general para el contrato de obra en el artículo 1.599 del CC en el que se afirma que «Si no hubiera pacto o costumbre en contrario, el precio de la obra deberá pagarse al hacerse la entrega».

El taller deberá entregar factura justificativa del pago que lógicamente deberá coincidir con la cuantía del presupuesto. Por el contrario, si el usuario no satisface el precio el taller puede ejercer su derecho de retención del vehículo como instrumento para compeler al deudor al pago en las condiciones que se han comentado *ut supra*.

Además, en la medida en que el pago del precio se configura como la prestación principal del usuario, la no realización del mismo conllevará una situación de incumplimiento contractual.

8.2.2. Deber de entregar el vehículo y recogerlo.

El usuario debe entregar el vehículo al taller para su reparación. En realidad, no estamos aquí ante una auténtica obligación contractual ni principal ni accesoria sino ante un deber de conducta inherente a la posición acreedora y derivado de la buena fe contractual. En efecto, el artículo 1.258 del CC dice que «Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley». Lógicamente, para que el taller pueda cumplir su obligación principal de reparar el vehículo es preciso que el usuario colabore con el taller mediante la entrega del mismo para su reparación ⁷⁵. En cualquier caso, el taller deberá entregar un resguardo justificativo de la entrega ⁷⁶.

⁷² Artículos 12.1 y 2, 12.1 a) del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁷³ En uno de los modelos manejados se dice «Conozco y acepto el precio de la mano de obra aplicado en el Taller según las tarifas expuestas al público».

⁷⁴ Artículo 16.7 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁷⁵ Aunque refiriéndose a la garantía dice la SAP de Ciudad Real de 31 de julio de 2007 (RJ 2007/2285) que la normativa establece «la obligación de los talleres de responder de las reparaciones que efectúan, aunque para ello es necesario que el usuario comunique al taller el defecto en la reparación y ponga su vehículo a disposición del taller para que por este se pueda efectuar la reparación en base a esa garantía o designar otro taller para que la efectúe. Si el usuario no pone el coche en poder del taller es evidente que nada puede exigir a este en orden a la reparación (además de que las normas antes indicadas establecen plazos para poder hacer uso de esa garantía), y eso es, como reiteradamente se ha dicho, lo que ocurre en el presente caso».

⁷⁶ Artículo 14 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

Por otra parte, una vez haya finalizado la reparación del vehículo por el taller, el usuario debe proceder, previo pago, a retirar el vehículo de las instalaciones del taller. Aquí sí podemos hablar de auténtica obligación contractual aunque tenga carácter accesorio. Por ello, la no recogida del vehículo supondrá una situación de incumplimiento contractual que generará las consecuencias del mismo. Es más, como se verá, el artículo 15.2 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, establece la posibilidad de que el taller cobre gastos de estancia al usuario si se cumplen una serie de requisitos por cuanto presume la existencia de perjuicio para el taller cuando el usuario incumple la obligación de recogida.

8.3. Cláusulas contractuales que afectan a ambos.

8.3.1. Precio.

Como se dijo, el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor se rige por las reglas del contrato de obra, por las reglas de protección de consumidores y usuarios generales y específicas de este contrato así como por las condiciones generales del mismo. Así, en el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, se recogen reglas de protección del usuario que son una auténtica obligación para el taller pero que en realidad acaban constituyendo una garantía para él por cuanto su cumplimiento le asegura no solo el respeto a la legalidad sino también la posibilidad de exigir una serie de beneficios (la realización de presupuesto y su aceptación le permitirá ejercer la retención en caso de que el usuario no satisfaga el precio...) o seguridad frente a comportamientos abusivos del usuario (el presupuesto firmado prueba que el usuario aceptó la reparación a un precio determinado). Son, por tanto, reglas de protección del usuario que funcionan como obligaciones del taller pero que también suponen una garantía para él.

Por otra parte, las comunidades autónomas que han ido asumiendo paulatinamente competencias en materia de consumidores y usuarios han promulgado regulaciones protectoras de la relación jurídica surgida del contrato de obra para la reparación de vehículos.

8.3.2. Deber de información.

El Real Decreto 1457/1986 establece en su artículo 12 una serie de garantías que aseguren al cliente el conocimiento de unos mínimos indispensables sobre sus derechos como usuario y que eviten confusiones interesadas de cualquier tipo. Así, se dice que los talleres están obligados a exhibir al público de forma perfectamente visible, al menos en castellano y en caracteres de tamaño no inferior a 7 milímetros, información sobre precios, presupuesto, garantías y posibilidad de reclamar.

En relación a los precios, el taller deberá exhibir las tarifas aplicables por hora de trabajo y por servicios concretos. También los precios por servicios fuera del horario o lugar de trabajo y los gastos de estancia. Deberá diferenciarse la parte que corresponde al servicio y la que corresponde a cargas o impuestos. Es importante destacar que los talleres de marca deben tener a disposición del usuario catálogos y tarifas actualizadas de las piezas que se usen en la reparación y de las tablas de tiempos

de trabajo que establezca el fabricante nacional o su representante en España. Debe ser perfectamente visible el horario de atención al público del taller.

En cuanto al presupuesto, debe advertirse al cliente de su derecho a obtener un presupuesto por escrito de las reparaciones o servicios que solicita lo cual es especialmente importante por cuanto permitirá al consumidor probar la existencia del contrato, el diagnóstico hecho por el taller, el precio...

Respecto de la garantía de la reparación, debe informarse al usuario que esta es de tres meses o 2.000 kilómetros salvo que se trate de una reparación en vehículos industriales en cuyo caso el plazo será de 15 días.

Además, debe informarse al cliente de la existencia de hojas de reclamación para hacer constar su discrepancia con alguna de las condiciones o servicios del taller.

El taller legalmente clasificado deberá exhibir en la fachada del edificio y en un lugar fácilmente visible la placa distintivo que le corresponda en la que conste la rama de actividad a la que se dedica, sus actividades y la provincia de ubicación del taller⁷⁷. Los talleres no clasificados como oficiales de marca no podrán exhibir referencias a marcas, ya sea en el interior o el exterior del taller, que puedan inducir a error o confusión al usuario⁷⁸.

8.3.3. Deber de presupuesto⁷⁹.

Todo usuario de un taller de reparaciones tiene derecho a recibir un presupuesto escrito que tendrá una validez de 12 días hábiles. En el presupuesto debe figurar el número del taller en el Registro correspondiente, identificación fiscal y domicilio del taller, nombre y domicilio del usuario, identificación del vehículo (marca, modelo, matrícula y número de kilómetros recorridos), reparaciones a efectuar, elementos a reparar o sustituir y/o cualquier otra actividad con indicación del precio desglosado a satisfacer, fecha y firma del prestador del servicio, fecha prevista de entrega una vez depositado el vehículo⁸⁰, indicación del tiempo de validez del presupuesto, espacio reservado para la fecha de aceptación y la firma del usuario.

Únicamente podrá el taller proceder a la reparación del vehículo si consta fehacientemente la aceptación mediante la firma del presupuesto salvo que se haya renunciado a este. Si no se acepta el presupuesto, el vehículo deberá devolverse en iguales condiciones a las que se recibió. Si se acepta el presupuesto, se procede a la reparación del vehículo y en el transcurso de la reparación aparecen averías o defectos ocultos, deberá comunicarse tal circunstancia al usuario con expresión del impor-

⁷⁷ Artículo 6 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁷⁸ Artículo 8 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁷⁹ Artículo 14 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁸⁰ A este respecto, no es infrecuente que se establezca en las condiciones generales del contrato que la fecha de entrega es meramente orientativa lo cual debe entenderse a la luz del principio de buena fe que debe presidir el contrato en el sentido de aceptar un retraso razonable pero no más que esto.

te de su reparación y solo previa conformidad del mismo en el plazo de 48 horas podrá procederse a la reparación de tales averías.

El plazo de entrega del presupuesto o del vehículo debe ser proporcional a la entidad de la avería o actividades a realizar. El usuario puede desistir del encargo en cualquier momento pagando la parte proporcional de la reparación realizada hasta ese momento.

Aunque el artículo 14.3 del Real Decreto 1457/1987, de 10 de enero, no concreta cómo deberá determinarse el coste del presupuesto y se remite a un posterior desarrollo legislativo, lo cierto es que en buena medida la normativa autonómica establece previsiones en ese sentido. Así, se dice que solo podrá cobrarse el presupuesto en caso de no reparar finalmente el vehículo en dicho taller, que deberá haberse advertido del cobro del mismo al usuario y que deberá especificarse qué actuaciones concretas han sido necesarias para realizar el presupuesto y, por tanto, justifican su cobro ⁸¹.

En realidad, el presupuesto funciona como prueba de la existencia del contrato por lo que puede existir contrato de reparaciones sin que exista presupuesto pues en ese sentido existe libertad de forma. Sin embargo, ello dificulta enormemente no solo la prueba de la existencia misma del contrato sino también el precio pactado, la avería a reparar, el diagnóstico realizado... De ahí que, aunque se trate de un derecho para el usuario, constituye una auténtica obligación para el taller y resulta muy conveniente su existencia.

En efecto, la ausencia de presupuesto conlleva consecuencias negativas para el usuario que suele ser la parte más débil pero también para el taller. La realidad nos proporciona infinidad de supuestos en que las reparaciones se han realizado sin la existencia de un presupuesto previo con los problemas añadidos de prueba que ello comporta. Así, en la SAP de Segovia 41/1997, de 4 de marzo, la falta de existencia del presupuesto comporta no tanto un problema de prueba de existencia del contrato, que ambas partes reconocen, sino de su contenido. El usuario sostiene que el taller llevó a cabo prácticas incorrectas como proceder a la reparación de averías sin su consentimiento, facturación de número de horas de trabajo desproporcionada, no devolución de las piezas sustituidas, ... Sin embargo, el tribunal entendió que el taller actuó correctamente y que más bien era el usuario quien pretendía aprovechar la ausencia de presupuesto para hacer afirmaciones no comprobables ⁸². En cambio, en la SAP de Huesca 93/2002, de 3 de abril, el tribunal establece que dada la inexistencia de presupuesto o de resguardo de depósito el usuario solo debe satisfacer las reparaciones efectivamente realizadas y aceptadas según se haya demostrado por otros medios pues las otras reparaciones que pretende haber realizado el taller pudieron haberse hecho sin conocimiento o consentimiento del usuario. En la SAP de Castellón 203/2001, de 5 de abril, no se considera demostrada la existencia de contrato de reparaciones por no existir presupuesto, nota de encargo u otro documento acreditativo.

⁸¹ Así, el artículo 14.3 del Decreto catalán 298/1993, de 8 de octubre, el artículo 14.3 del Decreto gallego 206/1994, de 16 de junio, el artículo 14.2 del Decreto andaluz 9/2003, de 28 de enero, el artículo 14.3 a) del Decreto Foral navarro 123/1997, de 5 de mayo, artículo 12.4 y 5 del Decreto de Castilla-La Mancha 96/2002, de 5 de junio, y el artículo 14.4 y 5 del Decreto de Madrid 2/1995, de 19 de enero. Por su parte, el artículo 14.4 del Decreto asturiano 1/1998, de 8 de enero, no especifica que solo pueda cobrarse el presupuesto en caso de no repararse el vehículo sino que deja su cobro a criterio del taller.

⁸² En similar sentido, la SAP de Asturias de 28 de septiembre de 2006 (RJ 2006/278916).

8.3.4. Resguardo de depósito ⁸³.

En todos los supuestos en que el vehículo queda depositado en el taller, ya sea para elaborar un presupuesto, ya sea para proceder a la reparación, el taller entregará al usuario un resguardo acreditativo del depósito del vehículo si bien en caso de haber presupuesto escrito, firmado y aceptado por el usuario este hará las veces de resguardo de depósito. En el resguardo de depósito debe constar el número del taller en el registro correspondiente, identificación fiscal y domicilio del taller, nombre y domicilio del usuario, identificación del vehículo así como si el depósito se efectúa para la elaboración del presupuesto o para la reparación del mismo, descripción de la reparación o servicios a prestar junto con el precio si ya existe presupuesto, fecha prevista de entrega del presupuesto o del vehículo reparado y fecha y firma del prestador del servicio.

Será preciso entregar el resguardo tanto para recoger el presupuesto como para retirar el vehículo reparado. En caso de pérdida del mismo el usuario deberá identificarse a plena satisfacción del taller.

Las funciones del resguardo son varias. Por una parte, representa una prueba de que el vehículo se encuentra en posesión del taller desde una fecha determinada y que, por tanto, este es responsable de cuanto le suceda. Por otra parte, es una garantía para el taller de que quien recoge el vehículo es su propietario o persona autorizada.

8.3.5. Derecho de admisión ⁸⁴.

Los talleres deberán atender al público en su establecimiento siempre que las peticiones se presenten dentro del horario establecido sin que sea posible postergar aquellas solicitudes que estén cubiertas por la garantía. Sin embargo, los talleres oficiales de marca podrán reservarse el derecho de admisión en relación a vehículos de otras marcas que no sean de su representación.

8.3.6. Gastos de estancia.

El taller solo podrá devengar gastos de estancia cuando una vez realizado el presupuesto o reparado el vehículo y puesto ello en conocimiento del cliente, este no proceda a pronunciarse sobre la aceptación o no del presupuesto o a la retirada del vehículo en el plazo de tres días hábiles siempre y cuando el vehículo se encuentre en las instalaciones del taller y solamente por los días que excedan el plazo de tres días ⁸⁵.

⁸³ Artículo 14 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁸⁴ Artículo 13 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

⁸⁵ Artículo 15 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero. La legislación autonómica establece las mismas condiciones para el cobro de los gastos de estancia. Así, el artículo 15.2 del Decreto catalán 298/1993, de 8 de octubre, el artículo 15.6 del Decreto gallego 206/1994, de 16 de junio, el artículo 17.3 del Decreto andaluz 9/2003, de 28 de enero, el artículo 15.5 del Decreto Foral navarro 123/1997, de 5 de mayo, artículo 15.6 del Decreto de Castilla-La Mancha 96/2002, de 5 de junio, el artículo 15.6 del Decreto de Madrid 2/1995, de 19 de enero, y el artículo 15.6 del Decreto asturiano 1/1998, de 8 de enero. Sobre gastos de estancia ver el caso enjuiciado en la SAP de Ciudad Real 77/2002, de 14 de marzo.

Por tanto, deben darse una serie de presupuestos para que el taller pueda facturar gastos de estancia al usuario. En primer lugar, debemos encontrarnos ante una de las dos situaciones siguientes: o bien el usuario ha solicitado un presupuesto y no acude a pronunciarse sobre su aceptación o no una vez se le ha comunicado o bien el cliente no acude a retirar el vehículo una vez que el taller ha procedido a su reparación y así se lo ha comunicado. En segundo lugar, los gastos de estancia solo empezarán a devengar a partir del tercer día desde la comunicación de la realización del presupuesto o la finalización de la reparación. Finalmente, para que el taller pueda facturar gastos de estancia es preciso que el vehículo se encuentre en las instalaciones del taller.

Ello encuentra su fundamento en que, al encontrarse el vehículo en las instalaciones del taller, es evidente que ocasiona unas molestias en cuanto a la ocupación de un espacio limitado y a la movilidad dentro del mismo. Si bien ello es una obligación accesoria del contrato de reparaciones, esta no puede alargarse más allá de lo que aconseja la equidad y la buena fe antes de que exista aceptación del presupuesto ni, por supuesto, una vez finalizada la reparación.

Merece especial comentario una cláusula general que se utiliza en algunos talleres que establece que «todos los vehículos cuya revisión, reparación haya finalizado, serán depositados en el parking. Una vez avisados los señores clientes, las dos primeras horas de depósito serán totalmente gratuitas para vehículos en reparación y cuatro horas para vehículos en instalación. Eximo al taller de toda responsabilidad que pueda derivarse del depósito en lugar diferente del taller». Si realmente el parking donde se hace el depósito es un servicio independiente y diferente del taller parece que no se dan los requisitos necesarios para cobrar gastos de estancia por cuanto, aunque es cierto que no han transcurrido tres días también lo es que el vehículo no se encuentra en las instalaciones del taller. Sin embargo, en ocasiones se habla de depósito en el parking para referirse de forma encubierta al depósito en un lugar de las instalaciones del taller previsto para depositar los vehículos ya reparados en cuyo caso estaríamos ante una cláusula abusiva en la medida en que se establece la posibilidad de cobrar gastos de estancia antes de los tres días que prevé la normativa, máxime cuando el plazo de dos y cuatro horas no parece en absoluto razonable por su brevedad.

8.3.7. *Deber de entregar factura* ⁸⁶.

Todos los talleres están obligados a entregar al cliente factura escrita, firmada y sellada. En ella los conceptos deberán aparecer desglosados y deberán especificarse cualquier tipo de cargos devengados, las operaciones realizadas, piezas o elementos utilizados y horas de trabajo empleadas señalando para cada concepto su importe.

Ciertamente, deberá existir una correlación entre los conceptos presupuestados y los facturados. Sin embargo, no es infrecuente que en el transcurso de la reparación se descubran defectos o averías ocultas que incidan en el mal funcionamiento del vehículo. Es cierto que el artículo 14.6 del Real Decreto 1457/1986 exige que tal circunstancia se comunique al cliente y prohíbe que se proceda a la reparación de las mismas sin que conste su consentimiento. Sin embargo, los usos del tráfico jurídico, las

⁸⁶ Artículo 15 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

reglas de economía de medios y de rapidez del servicio suponen que normalmente dicho consentimiento no conste por escrito sino que se obtenga mediante comunicación telefónica de la avería oculta y su precio pues de lo contrario se alargaría sobremanera el proceso de reparación. Evidentemente, cuando ello suceda debe entenderse incluido tal concepto en el presupuesto y, por tanto, aceptado si bien se presenta un problema de prueba que deberá resolverse, en su caso, conforme a otras pruebas entre las que destaca el peritaje sobre la lógica de la reparación de la avería oculta en el contexto de la reparación inicial, el hecho de que el usuario acuda a recoger el vehículo más tarde de la fecha prevista en el presupuesto inicial que no incluía las horas de trabajo en la avería oculta o la constancia en la factura de la compañía telefónica de la existencia de una llamada al usuario de duración suficiente como para que resulte verosímil la comunicación y aceptación de la reparación de la avería. No es necesario añadir que negar la existencia de la comunicación o el consentimiento por no existir constancia escrita de las mismas⁸⁷ es contrario al principio de buena fe que debe presidir el contrato (art. 7.1 CC). En cualquier caso, resulta recomendable solicitar algún tipo de constancia escrita tanto del presupuesto de la avería oculta como de su aceptación mediante fax o correo electrónico pues facilitará la prueba de los hechos.

Por otra parte, en la factura deberán aparecer desglosados todos los conceptos sin que pueda fijarse un precio global por la reparación. Deberán aparecer desglosados los precios de las piezas, las horas de trabajo, las reparaciones realizadas, gastos de estancia... En cualquier caso, si la factura no está desglosada deberá acudir al desglose del presupuesto para deducir tales conceptos.

8.3.8. Hojas de reclamación⁸⁸.

Todos los talleres de reparación de vehículos automóviles tendrán a disposición de los clientes hojas de reclamación conforme al modelo oficial. De no existir este, el usuario podrá reclamar del modo que considere más adecuado.

El usuario dispone de dos meses desde la entrega del vehículo o desde el fin de la garantía para realizar la reclamación ante la autoridad competente. Esta en quince días lo comunicará al taller, a la asociación provincial de talleres y a cualquier otra entidad que se considere oportuna. La autoridad competente tramitará el expediente. El usuario puede desistir de la reclamación en cualquier momento sin perjuicio de que la Administración continúe de oficio el procedimiento.

9. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

9.1. La garantía.

La garantía en el contrato de obra para la reparación de un vehículo de motor supone la obligación del taller de hacerse responsable de la falta de conformidad del servicio de reparación repa-

⁸⁷ Así se pretendía por el usuario del caso enjuiciado en la SAP de Segovia 41/1997, de 4 de marzo.

⁸⁸ Artículo 17 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero.

rando gratuitamente cualquier avería que se presente durante un plazo determinado. Sin embargo, en la medida en que se trata de un contrato de obra con suministro de materiales, en el que el taller presta un servicio de reparación pero también suministra las piezas y materiales necesarios para la misma, debemos diferenciar entre el régimen de garantía aplicable a las piezas utilizadas en la reparación y el de la reparación propiamente dicha. Además, debemos diferenciar aquellos supuestos en que el contrato se celebre entre el taller y un consumidor de aquellos otros en que este se perfeccione entre el taller y un empresario o profesional.

En relación a las piezas utilizadas en la reparación, deberemos tener en cuenta los artículos 114 a 124 del Real Decreto 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la LGCU y otras leyes complementarias, que recogen la garantía en la venta de bienes de consumo⁸⁹. El artículo 115 de la LGCU dice que se incluyen en el ámbito de aplicación de las normas de garantía los contratos de compraventa de productos y los contratos de suministro que hayan de producirse o fabricarse quedando excluidos de las mismas los productos adquiridos mediante venta judicial, el agua y el gas cuando no estén envasados para la venta, la electricidad, los productos de segunda mano adquiridos en subasta administrativa. Una primera conclusión que debe extraerse de ello es que tales reglas son solo aplicables a productos de consumo por lo que queda excluida de estas previsiones la reparación del vehículo realizada por el taller en tanto que servicio o actividad⁹⁰. Por otra parte, con la expresión contratos de suministro que hayan de producirse o fabricarse, la ley parece hacer referencia no solo al contrato de suministro sino también al contrato de obra con suministro de materiales por lo que el contrato de obra para la reparación de vehículos entraría claramente en el ámbito de aplicación de la garantía legal en relación a las piezas utilizadas en la reparación⁹¹.

⁸⁹ En efecto, mediante el Real Decreto 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la LGCU y otras leyes complementarias se refunden en un único texto varias leyes de defensa de consumidores y usuarios, entre las que se encuentra la Ley 23/2003, de 10 de julio, de garantías en la venta de bienes de consumo.

⁹⁰ Encontramos la definición de producto de consumo en el Anexo I del Real Decreto 1507/2000, de 1 de septiembre, por el que se actualizan los catálogos de productos y servicios de uso común, ordinario y generalizado y de bienes de naturaleza duradera donde en su apartado B se recogen entre otros los «Vehículos automóviles, motocicletas, velocípedos y accesorios». Creemos que las piezas de repuesto utilizadas para la reparación de vehículos pueden incluirse sin problemas entre los accesorios de los vehículos y, por tanto, pueden configurarse como un producto de consumo al que le son aplicables las reglas de garantía legal previstas en los artículos 114 y siguientes de la LGCU. También se pueden calificar como bienes de naturaleza duradera a tenor de la inclusión de los «Vehículos automóviles, motocicletas, velocípedos, sus piezas de recambio accesorios» en el Anexo II de dicho real decreto.

Claramente quedan excluidos del ámbito de aplicación de estos preceptos los servicios, y, por tanto, la reparación del vehículo considerada en sí misma como actividad, pues aunque el Anexo del Real Decreto 1507/2000, de 1 de septiembre, recoge los servicios de reparación, mantenimiento y garantía de bienes y servicios, los califica como servicios de consumo diferenciándolos de los productos de consumo. Aunque en relación a la Ley 23/2003, de 10 de julio, de garantías en la venta de bienes de consumo, también excluyen de la aplicación de la garantía a los servicios, SÁNCHEZ CALERO, Francisco Javier; «La obligación de saneamiento por vicios o gravámenes ocultos y la ley de garantías en la venta de consumo», en CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL; *La compraventa: Ley de garantías*. Cuaderno de Derecho Civil, Madrid, 2006, pág. 66, y REYES LÓPEZ, María José; «La ley de garantías en la venta de bienes de consumo», en *Actualidad Civil*, 2004, núm. 9, pág. 1.015 o VERGEZ, Mercedes; *La protección del Consumidor en la Ley de Garantía en la Venta de Bienes de Consumo*, Cizur Menor, 2004, págs. 35-36.

⁹¹ La doctrina ya había criticado tal expresión en relación a la Ley 23/2003, de 10 de julio, de garantías en la venta de bienes de consumo (LGVBC) por considerar que cuando el legislador habla de contrato de suministro de bienes de consumo que hayan de producirse o fabricarse quería referirse al contrato de suministro pero también al contrato de obra que implica suministro de materiales como confirmaba el hecho de que el artículo 3.3 de la LGVBC estableciera como causa

Finalmente, estas reglas son medidas protectoras del consumidor por lo que solo podrán ser alegadas cuando el usuario del taller sea calificable como tal ⁹². En caso contrario, habrá que estar a la normativa general sobre saneamiento por vicios ocultos del CC ⁹³.

Respecto del servicio de reparación del vehículo propiamente dicho, debemos acudir al Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes. En él se establece una garantía legal por la que el taller deberá reparar gratuitamente cualquier falta de conformidad de la reparación que se produzca en determinadas condiciones teniendo en cuenta que lo que se garantiza es la prestación de un servicio y no de un producto ⁹⁴.

9.1.1. Garantía en relación a las piezas de la reparación y su instalación.

Como decimos, la garantía de las piezas utilizadas en la reparación del vehículo quedarán sujetas al régimen previsto en los artículos 114 y siguientes de la vigente LGCU. El artículo 116 articula la responsabilidad del vendedor sobre el concepto de conformidad del producto con el contrato y parte de la base de que existirá dicha conformidad cuando el producto se ajuste a la descripción realizada por el vendedor, sea apto para el uso al que ordinariamente se le destine o a otro especial siempre que el usuario haya informado al vendedor de ello y este lo haya aceptado o presente la calidad y prestaciones habituales de un producto del mismo tipo que el consumidor y usuario pueda fundadamente esperar.

Cuando las piezas utilizadas en el taller no se ajusten a ese criterio de conformidad con el contrato, el vendedor se hará responsable del saneamiento con independencia de que conociera o no la

de exoneración de la responsabilidad que la falta de conformidad tuviera su origen en los materiales suministrados por el consumidor. Así, CASTILLA BAREA, Margarita; *El nuevo régimen legal de saneamiento en la venta de bienes de consumo*, Madrid, 2005, pág. 45 y ss. en relación a la LGVBC. En relación a la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y la garantía de los bienes de consumo, MARCO MOLINA, Juana; «La garantía legal sobre bienes de consumo en la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y la garantía de los bienes de consumo», en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 2002, págs. 2.285-2.286, y NAVAS NAVARRO, Susana; «La Directiva sobre la venta de bienes de consumo: la garantía legal», *Homenaje al Profesor Bernardo Moreno Quesada*, Vol. III, Almería, 2000, pág. 1.312. Las mismas consideraciones deben hacerse en relación a la LGCU por cuanto el legislador no ha aprovechado la oportunidad para corregir dicha expresión sino que la reproduce en iguales términos.

⁹² Hay que recordar que el concepto de consumidor ha evolucionado en los últimos años para alejarse de la idea de destinatario final del producto o servicio y centrarse en el hecho de que el contrato se realice con fines que no entran en el ámbito de su actividad profesional lo cual permitiría defender un concepto de consumidor inclusivo del destinatario final pero más amplio. Así, MARCO MOLINA, J.; *op. cit.*, pág. 2.288 y ss., o NAVAS NAVARRO, S.; «La Directiva sobre la venta de bienes de consumo...», *cit.*, pág. 1.309. En esa dirección parece ir el artículo 3 de la vigente LGCU pese a que su Exposición de Motivos habla nuevamente de destinatario final del producto que no incorpora ni directa ni indirectamente el mismo a su actividad empresarial.

⁹³ Hay que precisar que cuando el usuario del taller es un consumidor es incompatible el ejercicio de las acciones de la garantía legal de la LGCU y las propias del saneamiento por vicios ocultos de la compraventa del CC, pues el artículo 117 de la LGCU declara expresamente su incompatibilidad sin perjuicio, de acuerdo con la legislación civil o mercantil, de la indemnización por los perjuicios causados por la falta de conformidad. Ello significa que el consumidor deberá optar por el régimen de responsabilidad que estime más oportuno siendo de esperar que se acoja a la normativa de protección de consumidores y usuarios por las ventajas que tiene.

⁹⁴ Así lo hace notar AVILÉS GARCÍA, Javier; «Garantía y conformidad de los bienes y servicios de consumo. Contratos de reparación y asistencia técnica», en *Derechos de los consumidores y usuarios*, Valencia, 2000, pág. 631.

falta de adecuación a las mismas pues la garantía legal del producto de consumo supone una responsabilidad objetiva del vendedor o suministrador⁹⁵. Dentro del ámbito del criterio de la falta de conformidad encontramos un concepto unitario y muy amplio de incumplimiento que incluye desde el defecto en la pieza, no necesariamente grave, hasta el *aliud pro alio*⁹⁶. Así sucederá cuando el taller no haya utilizado la pieza adecuada para el modelo de vehículo, cuando esta no sea apta para cumplir su función (sistema de aire acondicionado que no refrigera) o lo haga de forma incorrecta (no refrigera lo suficiente teniendo en cuenta las características habituales de los sistemas de aire acondicionado) o se averíe poco tiempo después de haberlo instalado (goma que aparece agrietada en un plazo no razonable desde su uso en la reparación)...

Además, el artículo 116.2 de la LGCU hace una previsión enormemente relevante en relación al contrato de obra para la reparación de vehículos de motor pues dice que «La falta de conformidad que resulte de una incorrecta instalación del producto se equiparará a la falta de conformidad del producto cuando la instalación esté incluida en el contrato de compraventa o suministro regulados en el artículo 115.1 y haya sido realizada por el vendedor o bajo su responsabilidad, o por el consumidor y usuario cuando la instalación defectuosa se deba a un error en las instrucciones de instalación».

En efecto, por la propia naturaleza del contrato de reparaciones del vehículo, el taller suministra las piezas y materiales necesarios para realizar la reparación o para instalar un sistema en el vehículo⁹⁷. Por ello, cuando aparece un defecto en una de las piezas utilizadas con independencia de si existía cuando el taller la adquirió o si este se debe a la incorrecta manipulación del mismo que hizo, el taller debe responder ante el usuario⁹⁸. Ello es completamente lógico si atendemos a la dificultad de probar para el usuario, que no tiene conocimientos técnicos, si la falta de conformidad existía cuando la pieza se instaló o se debió a una incorrecta manipulación del taller y, en atención a esa dificultad, la ley hace responsable en ambos casos al vendedor o suministrador que ha instalado la pieza como una medida protectora del consumidor.

⁹⁵ En efecto, no cabe duda que la garantía legal de los productos de consumo suponen una responsabilidad objetiva del vendedor. Así, SÁNCHEZ CALERO, F.J.; «La obligación de saneamiento por vicios o gravámenes ocultos y la ley de garantías en la venta de consumo», cit., pág. 69, CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, págs. 172-173.

⁹⁶ SÁNCHEZ CALERO, F.J.; «La obligación de saneamiento por vicios o gravámenes ocultos y la ley de garantías en la venta de consumo», cit., pág. 68, CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, pág. 67 y ss., o REYES LÓPEZ, María José; «La ley de garantías en la venta de bienes de consumo», en *Actualidad Civil*, 2004, núm. 9, págs. 1.011-1.012.

⁹⁷ Aunque el artículo 116.2 de la LGCU exige que la instalación esté incluida en el contrato y la realice el vendedor o suministrador o un tercero bajo su responsabilidad, la doctrina ha entendido que no es preciso que dicha instalación se incluya expresamente en el contrato sino que basta con que se desprenda de la buena fe o los usos del tráfico. Así, SÁNCHEZ CALERO, F.J.; «La obligación de saneamiento por vicios o gravámenes ocultos y la ley de garantías en la venta de consumo», cit., pág. 77. En el contrato de obra para la reparación del vehículo de motor la instalación de las piezas o equipos necesarios para la reparación está implícita en la propia naturaleza del contrato.

⁹⁸ Cuestión diferente es que en este caso el taller pueda reclamar frente al productor pues si bien la responsabilidad es objetiva frente al consumidor es subjetiva entre el vendedor-suministrador y el productor de suerte que el primero solo podrá reclamar responsabilidad al segundo cuando este haya tenido una actuación culpable que permita hacerle imputable la existencia del defecto. Así, SÁNCHEZ CALERO, F.J.; «La obligación de saneamiento por vicios o gravámenes ocultos y la ley de garantías en la venta de consumo», cit., pág. 80, o MARCO MOLINA, J.; *op. cit.*, pág. 2.321. Lógicamente, la posibilidad de imputar la existencia del defecto al productor no se dará cuando se deba a una incorrecta instalación de la pieza o sistema por parte del taller.

Debe hacerse notar, sin embargo, que para que la falta de conformidad de la pieza por una incorrecta instalación por el taller quede incluida en el supuesto de la norma, el defecto debe manifestarse en la pieza misma y no en la propia actividad de reparación. Así, si el taller ha reparado un sistema existente sin instalar uno nuevo estaremos en el ámbito de garantía de la reparación, no de las piezas mientras que si utiliza una pieza o equipo nuevo para solucionar el problema de funcionamiento o para introducir mejoras en el vehículo y la falta de conformidad se manifiesta en ese sistema o pieza entraremos en el ámbito de aplicación de la garantía de bienes de consumo con independencia de si el defecto existía en la pieza misma o se debió a la incorrecta instalación del taller.

Es posible que la falta de dificultad en la instalación de una pieza se haya realizado por el propio consumidor siguiendo las instrucciones proporcionadas en cuyo caso también nos hallaríamos bajo el supuesto de la norma pero no en base a la existencia de un contrato de reparaciones sino propiamente ante una compraventa lo cual escapa al objeto de estudio de este trabajo.

Para que sea aplicable la garantía de los bienes de consumo a las piezas utilizadas en la reparación es preciso, según dice el artículo 114 de la LGCU, que la falta de conformidad exista en el momento de la entrega del producto, esto es, en el momento en que el taller entrega al usuario el vehículo reparado y además se manifieste en un plazo inferior a dos años desde dicha entrega (art. 123.1 LGCU). Lógicamente, ello plantea un evidente problema de prueba⁹⁹ que la ley ha tratado de paliar estableciendo en el segundo párrafo del artículo 123.1 de la LGCU que «salvo prueba en contrario, se presumirá que las faltas de conformidad que se manifiesten en los seis meses posteriores a la entrega del producto, sea este nuevo o de segunda mano, ya existían cuando la cosa se entregó, excepto cuando esta presunción sea incompatible con la naturaleza del producto o la índole de la falta de conformidad». Por ello, cuando la falta de conformidad de las piezas instaladas o utilizadas en la reparación se manifieste durante los seis meses siguientes a la entrega del vehículo reparado se presumirá que existía en el momento de la entrega pero pasado este plazo será el usuario quien deba demostrar que la falta de conformidad existía ya cuando recibió el vehículo aunque se haya manifestado entre los seis meses y dos años siguientes.

Debido al carácter tan tecnificado de la calidad y características de algunas de las piezas utilizadas para la reparación del vehículo, difícilmente podrá el usuario del taller demostrar la existencia del defecto en el momento de la entrega o que este se deba a la incorrecta instalación del taller por lo que normalmente se utilizará la garantía de las piezas cuando el defecto aparezca durante los seis primeros meses en que se presume que existían en el momento de la entrega pero raramente se extenderá más allá el ejercicio de la garantía en este tipo de contratos. Únicamente si el valor de la pieza es suficientemente elevado puede ser aconsejable recurrir a dictámenes periciales para determinar, por la propia naturaleza del defecto, la existencia de la falta de conformidad en el momento de la entrega¹⁰⁰

⁹⁹ Ha resaltado la dificultad que entraña esta prueba CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, págs. 160-161.

¹⁰⁰ Propone el recurso a dictámenes periciales para probar que la falta de conformidad existía en el momento de la entrega aunque se haya manifestado con posterioridad a los seis meses siguientes a la misma CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, págs. 161-162 aunque reconoce la autora que ello solo se recurrirá a ellos cuando el valor del bien adquirido y la cuantía en que dichos defectos lo minoren los hagan suficientemente ventajosos.

y ello, aunque es posible, raramente sucederá en relación a las piezas utilizadas en la reparación de un vehículo por lo que en la práctica se aprovechará solo el plazo de seis meses de la garantía ¹⁰¹.

Por otra parte, tal presunción no opera cuando «sea incompatible con la naturaleza del producto o la índole de la falta de conformidad» (art. 123.1 *in fine* LGCU). En efecto, en cada sector se conoce en no pocas ocasiones qué defectos solo pueden haberse producido por un mal uso o por el contrario no pueden ser debidos al mal uso y resulta anormal que hayan aparecido en el plazo de la garantía. Así, ciertas averías en la caja de cambios de un vehículo se deben a un incorrecto embrague del automóvil solo imputable al usuario y no al taller ¹⁰².

Para determinar el día de inicio del cómputo del plazo se tendrá en cuenta el día de entrega que conste en la factura de la reparación según se desprende del artículo 123.2 de la LGCU por lo que resulta muy aconsejable conservarla de cara a una posible reclamación. La acción prescribirá a los tres años desde la entrega del vehículo debiendo el usuario informar al taller de la falta de conformidad en un plazo de dos meses desde que la conoció (art. 123.3 y 4 LGCU).

El artículo 116.3 de la LGCU establece como causas de exoneración de la responsabilidad del vendedor por aquellas faltas de conformidad que el «usuario conociera o no hubiera podido fundadamente ignorar en el momento de la celebración del contrato o que tenga su origen en materiales suministrados por el consumidor y usuario».

¹⁰¹ Por ello, la doctrina había sugerido la conveniencia de extender la presunción *iuris tantum* de que la falta de conformidad existía en el momento de la entrega a los dos años. Así, CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, pág. 162. Sin embargo, el Real Decreto 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la LGCU y otras leyes complementarias, no ha aprovechado tal oportunidad para hacerlo.

¹⁰² Resultan interesantes en este sentido: la SAP de 21 de junio de 2007 (RJ 2007/320597) en la que se afirma que «consta además que todas las operaciones de mantenimiento y las revisiones periódicas las había realizado el Sr. Federico en el Servicio del concesionario, por lo que no podría operar la exclusión de la garantía y, además, de ningún modo acreditó la demandada y hoy recurrente que la avería pudo ser debida a un mal uso del automóvil por parte del demandante y hoy apelado», la SAP de Palencia de 28 de febrero de 2001 (RJ 2001/351) que declara probado que «las anomalías o fallos que fueron objeto de reparación en la entidad Collado Servicios, SA no traían causa de un defecto de fabricación, sino de una negligencia del actor consistente en la introducción en la bomba inyectora de líquidos ajenos al gas-oil, y que por tanto conforme al propio contrato pactado los desperfectos que a consecuencia de ello se originaron no estaban cubiertos por la garantía», la SAP de Baleares de 15 de julio de 2001 (R 2001/2145) en la que «el perito judicial (...) dictaminó que el vehículo presentaba una avería mecánica del motor; que los precios de las facturas de reparación son correctos; que los daños fueron por un rebaje de la culata excesivo, que pueden ocasionar daños en rotura de pistones, que todos los daños son relativos al motor excepto alternador, tubo de escape y batería; que no cree que el vehículo haya sido objeto de algún tipo de manipulación y que las deficiencias y daños reclamados en el vehículo no pudieron ser provocados por negligencia o mal uso» y la SAP de Asturias de 16 de febrero de 2001 (RJ 2001/2229) que dice que «no es solo que la parte apelante no hubiera acreditado la realidad de la existencia de una avería en la caja de cambios con anterioridad a la adquisición del vehículo, sino que por otra parte, no se trataría de un vicio oculto del que deba responder el vendedor, pues es fácil su comprobación desde el primer momento de su adquisición, sin necesidad de especiales conocimientos prácticos al efecto, a la vista del funcionamiento del vehículo al efectuar durante su circulación el cambio de velocidades, por su dificultad en dicha operación, y también es público y notorio que incluso en un vehículo nuevo si el cambio de velocidades no se efectúa correctamente, no solo en cuanto al tiempo en que se debe efectuar el mismo sino a la operación que hay que efectuar al efecto, de un embragado y cambio correcto, el resultado puede llegar precisamente a quedarse sin opción alguna para efectuar dicho cambio, siendo necesariamente cambiar la caja de velocidades para poder seguir haciendo uso del vehículo, en suma, dicha avería se causa por un mal uso de los cambios de velocidad efectuados por el conductor».

En relación a la primera causa de exoneración, hay que señalar que estamos ante un criterio subjetivo de determinación de la cognoscibilidad de forma que se exigirá un grado de diligencia diferente en función de si el usuario es un perito o no ¹⁰³. Por ello, en relación al contrato de obra para la reparación de vehículo de motor, por la propia naturaleza del mismo, normalmente el usuario no tendrá conocimientos técnicos que le permitan detectar más fácilmente posibles defectos del bien por lo que se le exigirá simplemente la diligencia de un buen padre de familia.

Sin embargo, sí puede tener cierta importancia esta causa de exoneración en relación al uso de piezas de segunda mano en la reparación en aquellos casos en que lo permite el Real Decreto 1457/1986. Esta disposición normativa permite solo de forma excepcional y en casos muy concretos el uso de piezas de repuesto de segunda mano en la reparación del vehículo por el taller y con el conocimiento de tal circunstancia por el usuario ¹⁰⁴. Así, por ejemplo, cuando por la antigüedad del vehículo se hayan dejado de fabricar piezas de recambio podrán utilizarse piezas de segunda mano a las que, por sus propias características, no podrá exigirse el mismo nivel de calidad que a un producto nuevo y ello es perfectamente comprensible para el usuario. El taller deberá informar al usuario de las condiciones en que se encuentra dicho material y la necesidad de utilizarlo. De hecho, en estos casos de utilización de piezas de segunda mano podrá pactarse un plazo de garantía inferior a dos años aunque nunca inferior a un año según se desprende del artículo 123.1 de la LGCU.

La segunda causa de exoneración de la responsabilidad, que el origen del defecto se encuentre en el suministro de materiales por parte del usuario, encuentra su auténtico sentido cuando se pone en relación con el ámbito objetivo de aplicación de la ley no solo a la compraventa sino también al contrato de obra con suministro de materiales ¹⁰⁵ donde es lógico que quien responda de la falta de conformidad sea quien los ha aportado. Sin embargo, aunque el contrato aquí estudiado se configura como un contrato de obra, en él no suele suministrar los materiales el usuario sino que lo hace el propio taller. En efecto, por la naturaleza del contrato, por la facilidad de conseguir los materiales que proporciona al taller su estructura empresarial, por la falta de conocimientos técnicos del usuario... quien suministra efectivamente las piezas necesarias para la reparación es el propio taller por lo que raramente será aplicable aquí esta causa de exoneración de responsabilidad.

Merece la pena comentar que algunas regulaciones autonómicas de prestación de servicios en talleres de reparación establecen la necesidad de informar al usuario de que la manipulación de las piezas por otros talleres puede afectar a la garantía ¹⁰⁶. Entendemos que, a la luz de la legislación vigente, la manipulación por otro taller por sí misma no supone que las piezas dejen de estar cubiertas por la garantía durante los seis primeros meses pues en este periodo se presume que el defecto era de origen. Si el taller pretende que el defecto se debe a la manipulación posterior por otro taller deberá demostrarlo al menos durante esos primeros seis meses.

¹⁰³ CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, págs. 151-152.

¹⁰⁴ Artículo 9 del Real Decreto 1457/1986.

¹⁰⁵ CASTILLA BAREA, M.; *op. cit.*, pág. 156.

¹⁰⁶ Artículo 15.8 b) del Decreto asturiano 1/1998, de 8 de enero, artículo 15.8 del Decreto de Castilla-La Mancha 96/2002, de 25 de junio.

Cuando se produzca una falta de conformidad de las piezas utilizadas en la reparación, el usuario podrá solicitar su reparación o sustitución salvo que una de estas dos opciones resulte objetivamente imposible o desproporcionada (art. 119 LGCU). Normalmente, lo que determinará la opción por una u otra posibilidad será el valor del producto de forma que los bienes fungibles de poca envergadura estarán más expuestos a la sustitución que los que tienen un alto valor económico ¹⁰⁷.

A tenor de lo dispuesto en el artículo 120 de la LGCU, la reparación que realice el taller debe ser gratuita por lo que tanto si se procede a reparar la pieza como a sustituirla el taller no podrá repercutir en el usuario ni el coste de la pieza ni su instalación ni cualquier otro gasto ¹⁰⁸.

Por otra parte, el mismo precepto establece que la reparación o sustitución del producto deberá llevarse a cabo en un plazo razonable y sin mayores inconvenientes para el consumidor. Ello resulta especialmente relevante en el contrato aquí estudiado donde no es infrecuente que se niegue que la avería esté cubierta por la garantía ¹⁰⁹ o que el taller prime las reparaciones propias de contratos de reparación remunerados que las derivadas de la garantía de las piezas utilizadas en reparaciones ya concluidas que son gratuitas. Para evitar esta práctica claramente abusiva y contraria a la ley, el artículo 120 prevé la suspensión de los plazos de garantía a partir del momento en que se entrega el producto para su reparación o sustitución y hasta que este es devuelto. Por ello, durante el tiempo en que el vehículo se encuentre en las instalaciones del taller no correrá el plazo de garantía.

Además, en ocasiones el taller puede realizar una reparación superficial que requiera sucesivas intervenciones con el objetivo de que finalmente llegue a extinguirse el plazo de garantía ¹¹⁰. Pues bien, el citado artículo 120 de la LGCU prevé que durante los seis meses siguientes a la reparación del producto reparado, el vendedor responderá de las faltas de conformidad que motivaron la reparación, presumiéndose que se trata de la misma falta de conformidad cuando se reproduzcan en el producto los defectos del mismo origen que los inicialmente manifestados. Es decir, la reparación realizada con motivo de la garantía sobre las piezas o vehículo ¹¹¹ no conformes al contrato tendrán un plazo de garantía de seis meses en el que se presumirá que la falta de conformidad es imputable al taller por lo que el taller responderá ante el usuario cuando la falta de conformidad reaparezca nuevamente dentro de ese plazo. Creemos, además, que ese plazo de garantía de la reparación realizada con motivo de la garantía de las piezas o su instalación es independiente del plazo general de garantía de dos años por lo que podría alargarse más allá que el plazo de garantía general. Sin embargo, lógicamente si la falta de conformidad reaparece de forma reiterada al usuario le interesará acudir a la posibilidad que le otorga el artículo 121 de la LGCU en aras a reclamar una rebaja del precio o una resolución del contrato.

¹⁰⁷ REYES LÓPEZ, M.J.; *op. cit.*, pág. 1.017.

¹⁰⁸ La práctica demuestra que en más de una ocasión el taller pretende repercutir en el usuario el coste de una reparación que debería entrar en garantía. Así, sucede en la SAP de Granada de 23 de marzo de 2007 (RJ 2007/202958) donde se cambió un juego de embrague y antes de diez días desde la reparación se llevó de nuevo a reparar siéndole diagnosticado el mismo problema y presentándose un presupuesto con igual importe pero con una rebaja del 10 por 100 .

¹⁰⁹ Así sucedió en el caso estudiado en la SAP de Las Palmas de 19 de junio de 2007 (RJ 2007/1980).

¹¹⁰ De nuevo se denuncia esta práctica ilegítima en «Talleres de reparación de automóviles» Bilbao, 25 de abril de 2005, pág. 27.

¹¹¹ En efecto, este plazo de seis meses de garantía de la reparación es aplicable a las reparaciones efectuadas por aplicación de la garantía de vehículo como bien de consumo aunque no a las reparaciones fruto de un contrato de reparación que, como se verá, tienen su propio plazo de garantía.

Aunque normalmente la reclamación de la garantía se dirigirá contra el vendedor o suministrador y, por tanto, contra el taller, el artículo 124 de la LGCU permite reclamar contra el productor cuando al usuario le resulte imposible o le suponga una carga excesiva dirigirse contra el vendedor. Sin embargo, en el contrato de obra para la reparación de vehículos al usuario por la proximidad espacial que normalmente conlleva la elección del taller y por la relación contractual que a él le une, le será más sencillo reclamar al taller la garantía de las piezas que este suministró para la reparación. Sí puede resultar útil la previsión comentada cuando el taller haya puesto fin a su actividad empresarial en el lapso de tiempo transcurrido desde la entrega del vehículo reparado hasta que se reclama por la falta de conformidad. En este caso, el usuario podrá reclamar ante el propio productor que deberá responder de la falta de conformidad de las piezas. Sin embargo, surge la duda de si debe responder también de la incorrecta instalación de las mismas por cuanto el artículo 124 de la LGCU dice en su párrafo segundo que el productor responderá por la falta de conformidad cuando esta se deba al origen, identidad o idoneidad del producto de acuerdo con su naturaleza o finalidad. En cambio, en su párrafo tercero el artículo 124 de la LGCU establece que quien haya respondido frente al consumidor dispondrá del plazo de un año para repetir frente al responsable de la falta de conformidad de lo cual parecería deducirse que el productor responde frente al usuario tanto de la falta de conformidad de la pieza como de su incorrecta instalación pudiendo repetir contra el taller cuando la falta de conformidad le sea imputable.

Por último, debe comentarse que cuando el usuario del taller no encaja en la definición de consumidor y, por tanto, no le son aplicables las normas de protección de consumidores y usuarios, no podrá beneficiarse del régimen de garantía de las piezas usadas en la reparación derivado de la LGCU. En este caso, deberá acudir a las reglas generales de la normativa civil y mercantil.

9.1.2. *La garantía de la reparación*

El artículo 21.1 de la LGCU establece que el consumidor debe poder «hacer efectivas las garantías de calidad o nivel de prestación ofrecidos, y obtener la devolución equitativa del precio de mercado del bien o servicio, total o parcialmente, en caso de incumplimiento o cumplimiento defectuoso». Los artículos 114 y siguientes de la LGCU regulan la garantía legal en relación a los productos de consumo y los artículos 125 y siguientes de la misma ley lo hacen en relación a la garantía comercial en relación a bienes y servicios de consumo. Sin embargo, no aparece regulada de forma general la garantía legal de los servicios. Tenemos que acudir a la regulación específica para encontrar reglas concretas de la garantía que deben ofrecer determinados servicios. Así sucede con el contrato de obra para la reparación de vehículos de motor que se encuentra recogida en el artículo 16 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes. También habrá que acudir a la normativa autonómica que no introduce variaciones respecto de la normativa estatal ¹¹².

En concreto, el artículo 16.2 establece que la garantía «caducará a los tres meses o 2.000 kilómetros recorridos. La garantía relativa a la reparación de vehículos industriales caducará a los 15 días

¹¹² Así el artículo 16 del Decreto catalán 298/1993, de 8 de octubre, el artículo 16 del Decreto gallego 206/1994, de 16 de junio, el artículo 18 del Decreto andaluz 9/2003, de 28 de enero, el artículo 16 del Decreto Foral navarro 123/1997, de 5 de mayo, artículo 16 del Decreto de Castilla-La Mancha 96/2002, de 5 de junio, el artículo 16 del Decreto de Madrid 2/1995, de 19 de enero, y el artículo 16.2 del Decreto asturiano 1/1998, de 8 de enero.

o 2.000 kilómetros recorridos. Todo ello salvo que las piezas incluidas en la reparación tengan un plazo de garantía superior, en cuyo caso y para estas regirá el de mayor duración». Es decir, la norma establece un plazo de garantía legal para las reparaciones sobre el vehículo efectuadas por el taller sin perjuicio de que este pueda otorgar una garantía comercial de mayor duración, lo cual, por otra parte, no es frecuente en este tipo de contratos. Además, el precepto excluye la garantía de las piezas incluidas en la reparación pues estas, como se ha visto, se rigen por los artículos 114 y siguientes de la LGCU que establecen un plazo de garantía de hasta dos años respecto del cual en los seis primeros meses se presume que la falta de conformidad existía en el momento de la entrega.

Por tanto, en relación al servicio de reparación propiamente dicho, la garantía durará tres meses o 2.000 km cuando el usuario del servicio sea un consumidor. Se utiliza un criterio mixto para determinar la garantía que pretende combinar el elemento temporal con el de uso. Es decir, la reparación estará garantizada durante tres meses salvo que se haga un uso tan importante del vehículo que en menor tiempo se hayan recorrido 2.000 kilómetros pues en este caso se presume que la avería se debe al uso y no a una incorrecta reparación del taller.

Por otra parte, se establece legalmente la garantía que el taller debe ofrecer al usuario del servicio cuando este no pueda calificarse de consumidor sino de industrial. Serán 15 días o 2.000 kilómetros. Es decir, se presume que cuando se hace un uso profesional del vehículo es lógico que aparezcan averías en un plazo más corto que no necesariamente deben vincularse a una incorrecta reparación. Pero, en cualquier caso, se establece el límite de los 2.000 kilómetros.

Ello suscita una reflexión relativa a cómo debe afrontarse una práctica no legítima pero no por ello menos frecuente como es la dilación indebida en la reparación primando reparaciones por servicio que son remuneradas frente a las derivadas de la garantía que son gratuitas o incluso una reparación superficial con el objetivo de que finalice el plazo de garantía y con él la posibilidad del usuario de reclamar ante el taller por una incorrecta reparación¹¹³ o negar que la avería esté cubierta por la garantía¹¹⁴. Obviamente, ambas prácticas deben considerarse ilegítimas por aplicación del principio de buena fe. Sin embargo, no se prevé en relación a la garantía del servicio de reparación una regla similar a la de la garantía de las piezas de la reparación en el sentido de suspender el plazo de la garantía desde que se entrega el producto para su reparación ni un periodo de garantía de la reparación de la pieza¹¹⁵. Por ello, sería deseable que el legislador previera una norma similar en relación a los servicios.

El artículo 16.3 del Real Decreto 1457/1986 establece que la garantía es total y que, por tanto, incluye «materiales aportados y mano de obra y afectará a todos los gastos que se puedan ocasionar, tales como los de transporte que la reparación exija, el desplazamiento de los operarios que hubieran de efectuarla cuando el vehículo averiado no pueda desplazarse, el valor de la mano de obra y material de cualquier clase, así como la imposición fiscal que grave esa nueva operación». Como se ha dicho, la garantía incluye las piezas de reparación aunque esta se rija por las normas de la LGCU

¹¹³ Así se denuncia en «Talleres de reparación de automóviles», Bilbao, 25 de abril de 2005, pág. 27.

¹¹⁴ Así lo pretendía el taller en la SAP de Sevilla de 30 de octubre de 2008 (RJ 2008/68354) en relación a un vehículo al que reparó la caja de cambio y que presentaba igual problema antes de 10 días desde su entrega al usuario.

¹¹⁵ En efecto, así se prevé para los productos de consumo en el artículo 120 de la LGCU.

por lo que el taller no podrá cobrar el coste de las piezas utilizadas en la reparación efectuada alegando su no responsabilidad en la garantía de las mismas, según parece que es práctica más habitual de lo deseable ¹¹⁶. En consecuencia, la reparación que se realice dentro de la garantía debe ser totalmente gratuita como establece el apartado cuarto del mismo precepto.

Deben tenerse en cuenta las causas de exoneración de la responsabilidad establecidas en el Real Decreto 1457/1986 para determinar el tipo de responsabilidad del taller. En efecto, el periodo de garantía tendrá validez, según se establece en el artículo 16.2 del Real Decreto 1457/1986, siempre que el vehículo no sea manipulado o reparado por terceros pues en este caso el taller quedaría exonerado de responsabilidad. En relación a esta exoneración de responsabilidad, deben hacerse algunas matizaciones.

En primer lugar, en relación a las piezas, la LGCU presume que la falta de conformidad es de origen durante los seis primeros meses por lo que si el primer taller sostiene que el problema se debe a una manipulación del segundo taller deberá probarlo. En relación a la reparación propiamente dicha, parece que el artículo 16.2 del Real Decreto 1457/1986 establece una regla de exoneración de responsabilidad como una forma de sancionar al usuario que no hace uso de la garantía que la ley prevé y no lleva al primer taller el vehículo sino a otro. Sin embargo, es perfectamente factible que el usuario no lleve al primer taller el vehículo precisamente porque su mala praxis ha provocado una pérdida de confianza del propietario del vehículo que no es impensable que descubra la incorrecta reparación de la avería gracias a la intervención del segundo taller. Es posible que la avería sea imputable al taller porque no quedó reparado en ningún momento, porque se estropeó nuevamente dentro del plazo de garantía antes de la intervención del segundo taller, porque la intervención del segundo taller se realizó sobre piezas o equipos independientes de los reparados por el primer taller y nuevamente averiados... No hemos de olvidar que la garantía legal supone una responsabilidad objetiva por lo que de alguna forma esta regla de exoneración funciona como un supuesto en que es el usuario quien debe demostrar la responsabilidad del primer taller por lo que no es que este no sea responsable sino que se deberá acudir a las normas generales de incumplimiento.

Una segunda regla de exoneración de la responsabilidad se encuentra en el artículo 16.6 del Real Decreto 1457/1986 y consiste en que el taller tampoco se responsabilizará de la avería sobrevenida en relación a reparaciones efectuadas anteriormente cuando el fallo derive de la no reparación de averías ocultas que se comunicaron en el curso de la reparación al usuario y que este se negó a reparar siempre que ello se hiciera constar en la factura ¹¹⁷.

Por otra parte, del artículo 9 del Real Decreto 1457/1986 parece deducirse que el legislador responsabiliza al taller de la avería producida salvo que haya intervenido un segundo taller después de su actuación o que la avería se deba a la negativa del usuario a reparar un determinado sistema o equipo pese a haberle advertido el taller de su necesidad. O dicho en otras palabras, parece que el

¹¹⁶ Así se denuncia en «Talleres de reparación de automóviles» Bilbao, 25 de abril de 2005, pág. 27.

¹¹⁷ Creemos que entraría dentro de este supuesto el caso de la SAP de Las Palmas de 13 de junio de 2007 (RJ 2007/349317) donde aunque se analizaba el posible incumplimiento del taller y no una cuestión de garantía, el tribunal llega a la conclusión de que el taller no es responsable por cuanto aconsejó el cambio completo del motor y desaconsejó totalmente su reparación por ser una solución provisional, consejo que el usuario desatendió optando por la solución más barata.

legislador excluye la responsabilidad del taller cuando se rompe la relación de causalidad entre su actuación y el daño producido debido a la intervención de un tercero o del propio usuario.

9.2. Responsabilidad por incumplimiento.

El consumidor puede optar por ejercer la garantía legal de la reparación y las piezas en ella utilizadas o bien acudir a las reglas generales de saneamiento si bien parece que normalmente se acudirá a la normativa protectora de los consumidores por las ventajas que ella reporta (responsabilidad objetiva del taller,...). Se trata de acciones incompatibles por lo que deberá elegir alguna de las dos aunque en caso de ejercer la garantía queda abierta la posibilidad de reclamar una indemnización por daños y perjuicios ¹¹⁸.

Por otra parte, cuando el consumidor no pueda ejercer la acción derivada de la garantía, porque no se dan los supuestos, existe causa de exoneración, ha finalizado el plazo de la misma,...deberá acudir a la normativa general de incumplimiento contractual. En buena medida la responsabilidad por incumplimiento contractual se debe a un mal diagnóstico de la avería que provoca la defectuosa reparación del vehículo. Así, la SAP de Baleares de 14 de marzo del 2005 ¹¹⁹ establece la falta de diligencia de los operarios al no comprobar de inmediato la causa del ascenso irregular del nivel de aceite y su mezcla con el gasoil cuando según queda probado pericialmente que tal circunstancia puede ser debida a los inyectores de la bomba de inyección y de alimentación. De forma parecida, la SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 ¹²⁰ declara que el taller no solo no reparó la vibración que acompañaba un ruido en el motor sino que además rompieron el retén de levas e indicaron que la vibración e debía a la bomba de inyección y una vez instalada otra, se comunicó al usuario que esa no era la solución y por todo ello se afirma que «No siendo la actividad realizada por la demandada eficaz para la consecución del fin perseguido, resultando las operaciones realizadas y cobradas ineficaces e inhábiles para reparar la avería que el vehículo tenía, al parecer por falta de pericia del taller, que no supo encontrar el origen de la avería, el jefe del taller reconoce "que desconocía que el origen del problema fuera el ralenti motor bimasa"; es claro que no se ha cumplido con la prestación que justifica el plazo del precio».

10. EXTINCIÓN DEL CONTRATO

Además de las causas generales de extinción de la relación contractual, merece aquí especial atención la posibilidad del usuario del taller de desistir del contrato en cualquier momento. Así se desprende del artículo 1.594 del CC que dice que «El dueño puede desistir, por su propia voluntad, de la construcción de la obra aunque se haya empezado, indemnizando al contratista de todos sus gastos, trabajo

¹¹⁸ De hecho, el artículo 117 de la LGCU establece expresamente la incompatibilidad entre la acción de saneamiento por vicios ocultos y la garantía legal de los productos de consumo aunque acepta la posibilidad de pedir junto a la garantía una indemnización.

¹¹⁹ SAP de Baleares de 14 de marzo del 2005 (RJ 2005/670).

¹²⁰ SAP de Burgos de 24 de mayo de 2005 (RJ 2005/19058).

y utilidad que pudiera obtener de ella». En similar sentido, el artículo 14.9 del Real Decreto 1457/1986 establece que «El usuario podrá desistir del encargo realizado en cualquier momento, abonando al taller el importe por los trabajos efectuados hasta la retirada del vehículo».

De la integración de estos preceptos deducimos que el usuario del taller podrá desistir del contrato en cualquier momento exigiendo la devolución del vehículo en el estado en que se encuentre a cambio de una indemnización para resarcir al taller de los gastos que ya haya tenido a raíz de la reparación.

11. A MODO DE CONCLUSIÓN

El contrato estudiado es un contrato de obra con suministro de materiales que lleva implícita la obligación del taller de conservar diligentemente el vehículo lo cual conlleva la aplicación integrada y adaptada a las especificidades del contrato de la normativa del contrato de obra, de la normativa específica de servicios de reparación de vehículos estatal y autonómica y de la normativa de protección de consumidores y usuarios. También hay que estar a las condiciones generales del contrato por cuanto se trata de un contrato de adhesión.

El taller viene obligado a la conservación diligente del vehículo aunque creemos que no es necesario configurar el contrato como un contrato atípico mixto de obra y de depósito sino que basta acudir a la regla del artículo 1.094 del CC para establecer ese deber y conjugar todos los intereses en juego.

Resulta especialmente relevante en este contrato la posibilidad de retener el vehículo por el taller cuando el usuario no satisface el precio de la reparación. En los contratos celebrados en Cataluña ello supone la aplicación de la legislación catalana que configura el derecho de retención como un derecho real de garantía que puede comportar no solo la retención sino también el *ius distrahendi* del vehículo. Cuando es aplicable la retención del artículo 1.600 del CC el taller podrá retener el vehículo *erga omnes*.

La elaboración de presupuesto escrito constituye una obligación legal para el taller aunque se trata de una garantía que le beneficia también a él además de al usuario. Se trata de una forma no sustancial por lo que su inexistencia, al margen de las consecuencias administrativas que pueda tener, no afectará a la validez del contrato si bien dificultará enormemente su prueba.

Debe diferenciarse entre la garantía de las piezas utilizadas en la reparación y su instalación que se regirán por la garantía legal recogida en la LGCU de la garantía de la actividad misma de reparar que se regula en la normativa específica de la prestación de servicios de reparación de vehículos en talleres.