



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA Nº 84 DE MADRID

Calle Rosario Pino 5 , Planta 8 - 28020

Tfno: 914438721, /914438722

Fax: 915418908

juzpriminstancia084madrid@madrid.org

42020310

NIG: 28.079.00.2-2022/0451439

Procedimiento: Procedimiento Ordinario 1903/2022

Materia: Contratos en general

Demandante: D./Dña. [REDACTED]

[REDACTED] Y 85 MAS

PROCURADOR D./Dña. [REDACTED]

Demandado: PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA, S.A.

PROCURADOR D./Dña. [REDACTED]

SENTENCIA Nº 247/2025

JUEZ/MAGISTRADO- JUEZ: D./Dña. [REDACTED]

Lugar: Madrid

Fecha: treinta de junio de dos mil veinticinco

ANTECEDENTES DE HECHO

Vistos los presentes autos de juicio ordinario nº 1903/2022 sobre reclamación de cantidad por responsabilidad contractual y extracontractual por [REDACTED], Magistrado del Juzgado de Primera Instancia número 84 de esta ciudad, seguidos a iniciativa de D. [REDACTED] y otros, representados por D. [REDACTED] y defendidos por el letrado D. [REDACTED]; contra PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A (STELLANTIS ESPAÑA SL), representada por la procurador D. [REDACTED], bajo la dirección letrada de los letrados D. [REDACTED]; y al efecto se señalan los siguientes

ANTECEDENTES DE HECHOS

PRIMERO.- Por turno de reparto correspondió a este Juzgado la demanda de juicio ordinario interpuesta por el procurador Sr. [REDACTED] en la representación señalada contra la parte demandada referida, en la que, después de exponer los hechos y



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 100103908836119631203



alegar los fundamentos de Derecho que estimó de aplicación, terminaba con la súplica de que se dicte sentencia por la que: A) De forma Principal: 1.-DECLARE la responsabilidad civil de la demandada, de acuerdo con lo establecido 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 respecto los vehículos de los demandantes indicados en el Anexo II (documento nº 2.1) y documento nº 3. 2.- CONDENE a PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A a: a. estar y pasar por dicha declaración. b. indemnizaren la cantidad que corresponde a cada demandante según lo indicado en el Anexo X incorporado como documento nº 27, por los daños y perjuicios producidos. B) De forma Subsidiaria y para el caso de no estimar la anterior petición: 1.- DECLARE la responsabilidad civil de la demandada, de acuerdo con lo establecido en el Código Civil (artículos 1089, 1101, 1124, 1256 y 1902 entre otros); 2.- CONDENE a PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A a : a. estar y pasar por dicha declaración. b. A reparar a su cargo y costa, de forma efectiva y definitiva las averías o defectos de los depósitos de urea ADBLUEo sistema SCR para dejar los vehículos indicados en esta demanda en condiciones óptimas de funcionamiento, según lo referido en el informe pericial de esta demanda. c. Indemnizar en la cantidad que corresponde a cada demandante según las facturas de reparación referidas en los Anexos XI y XII (documentos nº 28 y 29), en concepto de daños y perjuicios por incumplimiento de sus obligaciones. d. o subsidiariamente indemnizar en la cantidad que corresponda a cada demandante según las facturas de reparación referidas en el Anexos XIII (documento nº 5230), en concepto de daños y perjuicios por incumplimiento de sus obligaciones. Todo ello con expresa condena en costas a la parte demandada, más los intereses legales.

SEGUNDO.- Admitida a trámite, por el procurador Sr. [REDACTED] se presentó en nombre de Stellantis España, escrito de contestación en el que solicitaba que se tenga por formulada oposición a la demanda y, previos los trámites legales y procesales oportunos, ya sea en mérito a las excepciones alegadas, ya en relación con el fondo del asunto, se dicte en su día sentencia por la que se desestime en todas sus partes, con expresa imposición de costas a los actores.

TERCERO.- Por la representación procesal de la parte demandante se presentó escrito en el que desistía del procedimiento D. [REDACTED]





[REDACTED] (nº 40) y Dª [REDACTED] (nº 80), y así se admitió por DIOR de 3 de julio de 2024.

CUARTO.- En la audiencia previa, ante la imposibilidad de acuerdo, se ratificaron en la demanda y en la contestación, si bien la parte demandante fijó la cantidad total reclamada en 102.248,40 euros, se resolvió la excepción de acumulación subjetiva indebida de acciones planteada en la contestación, no impugnaron documentos en cuanto a su autenticidad, fijaron los hechos de debate y propusieron prueba, siendo admitida la documental aportada, testifical y pericial.

QUINTO.- El juicio se celebró en la fecha indicada, y tras la práctica de una testifical se acordó su interrupción, a fin de que ambos peritos ampliaran su dictamen en relación al examen del depósito del vehículo del demandante número 51. Verificado, se reanudó el día señalado con la práctica de las restantes pruebas admitidas, y tras formular las conclusiones, quedaron los autos vistos para sentencia.

SEXTO.- En la tramitación de este procedimiento se han seguido, en lo esencial, las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Por la representación procesal de la parte demandante se presentó demanda de juicio ordinario en ejercicio de un acción de responsabilidad de la demandada por la venta de un producto defectuoso, y de una indemnización de daños y perjuicios basada, con carácter principal, en el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios 1/2007, de 16 de noviembre, que concreta en los artículos 135 y siguientes de dicho texto legal, y de forma subsidiaria, en los preceptos del Código Civil sobre las obligaciones en general y la compraventa en particular (artículos 1101, 1254, 1256, 1124 y 1445), así como en el artículo 1902 del mismo texto legal, relativo a la responsabilidad civil extracontractual (páginas números 2, 3 y 31 y siguientes).





Se alega, en síntesis, que cada uno de los demandantes son propietarios a través de distintos contratos de compraventa de un vehículo de la marca PSAG, y que todos ellos presentan un defecto de fabricación idéntico, en concreto, una vería por filtraciones del aditivo agua-urea (Adblue) entre el contenedor y la parte eléctrica del depósito, deteriorando la misma, y otra por el bloqueo de la boya por presencia de residuo seco de Adblue, ambas independientes, estando su causa originada con el defectuoso sistema de anticontaminación que tienen instalado desde el momento mismo de su fabricación, y todos han tenido que hacer frente al pago de una factura de reparación de las mismas, consistente en sustituir el depósito entero en su conjunto. Por tanto, el fallo se encuentra el sistema de anticontaminación por la ausencia de un mecanismo adecuado en el vehículo, de modo que al detectarlo, no puede circular y debe pararse, sin que pueda deberse a un mal funcionamiento de los mismos por parte de los actores, o al no cumplimiento de su mantenimiento en la red oficial. A ello se añade que el sistema anticontaminación SCR supone un riesgo para la salud de las personas, al emitir niveles de Nox por encima de lo permitido, considerando el Reglamento (CE) nº715/2007) del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007, sobre la homologación del tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6).

Tal defecto hacía que los vehículos no fueran aptos para su finalidad, circular en condiciones de debida normalidad, lo que constituye un verdadero incumplimiento contractual al frustrarse la finalidad del contrato, por lo que solicitan, previa la declaración de responsabilidad civil de la entidad demandada, una indemnización por daños y perjuicios sufridos, o subsidiariamente, se concede a dicha parte a reparar a su cargo y costa las averías o defectos de los depósitos de urea ADBLU Eo sistema SCR, y a indemnizar a los demandantes según el importe de las facturas de reparación aportadas.

Debe puntualizarse, como se deriva de la documental presentada con la contestación, que PSGA resultó integrada dentro del Grupo Stellantis, en virtud de una operación de fusión por absorción en la que Stellantis España actuó como sociedad absorbente de aquélla.

SEGUNDO.- En relación a la primera de las acciones planteadas, se afirma en la demanda lo siguiente: “Si acudimos al artículo 136 de la LcyU puede observarse





como el concepto de producto engloba igualmente cualquier bien mueble unido incorporado a otro bien mueble. Por lo que puede entenderse al estar identificada la pieza incorporada problemática en cuestión (el depósito en sí mismo), que procede la indemnización de los daños causados al producto al que se encontraba incorporado. O entenderse, en cualquier caso, que el defecto es del depósito en sí, debiendo declararse responsabilidad civil al respecto” (página número 31).

El artículo citado contempla el concepto legal de producto, pero el de producto defectuoso propiamente viene determinado en el artículo siguiente. Respecto a este último, el artículo 142 dice: “Daños en producto defectuoso. "Los daños materiales en el propio producto no serán indemnizables conforme a lo dispuesto en este capítulo, tales daños darán derecho al perjudicado a ser indemnizado conforme a la legislación civil y mercantil". Puesto en relación con el artículo 129 se concluye que, como señala la sentencia dictada por la Sección 16ª de la Audiencia Provincial de Barcelona en fecha 21 de diciembre de 2011 (Rollo 360/2010), respecto a la regulación legal de la responsabilidad por productos defectuosos, "esta legislación especial solo resulta de aplicación a los supuestos de muerte, lesiones corporales y daños materiales causados en cosas distintas del propio producto defectuoso, mientras que cualquier otro daño y perjuicio distinto de los anteriores, incluso el daño moral, será indemnizable con arreglo a la legislación civil general de aplicación al caso;”

Mismo criterio que sigue la SAP Madrid de 18 de enero de 2018, sección 12, recurso 4673/2017, cuando señala: “En este sentido, reclamándose contra el fabricante y, al tiempo, vendedor del automóvil siniestrado por un alegado defecto de fabricación (según el perito, y luego abundaremos en ello, la causa del incendio se debió a un defecto en el recubrimiento de un mazo de cables de cobre que daban servicio a determinados elementos instalados en el salpicadero), no resultan aplicables las disposiciones relativas a la responsabilidad por productos defectuosos, pues según el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios, ésta se aplica a los daños causados "por" el producto y no a los sufridos "en" el propio producto. Así, lo establece el artículo 142, a cuyo tenor "los daños materiales en el propio producto no serán indemnizables conforme a lo dispuesto en este capítulo, tales daños darán derecho al perjudicado a ser indemnizado conforme a la legislación civil y mercantil".

Por tanto, a las disposiciones que rigen la responsabilidad contractual, que sin duda existe entre fabricante-vendedor y adquirente consumidor, habrá de estarse.





Ello no supone alteración alguna de la acción ejercitada, pues, la defectuosa designación del derecho aplicable, no impide al órgano judicial resolver la pretensión siempre que se respeten los hechos alegados y la petición concreta, seleccionando la norma realmente aplicable, conforme a los principios iura novit curia y da mihi factum et dabo tibi ius (artículo 218. 1 último párrafo de la Ley de Enjuiciamiento Civil)”.

Como se ha indicado, la demanda se basa en un defecto de fabricación en el sistema de anticontaminación de los vehículos que se califica de defectuoso, pero en tales casos no son indemnizables los daños materiales sufridos por el mismo, según la normativa y la jurisprudencia citada, además de que la responsabilidad solo alcanza en tales supuestos al vendedor o proveedor en el caso de que se pruebe que comercializó el producto a sabiendas de su defecto (artículo 146), dato que no se ha probado.

Por lo expuesto, dicha normativa no sería de aplicación, debiendo estarse a la legislación civil general, que en este caso sería una responsabilidad contractual y extracontractual.

TERCERO.- Como es sabido, la diferencia entre uno y otro tipo de responsabilidad estriba en que el daño se produzca en el desarrollo de obligaciones derivadas de un contrato (contractual), o del deber derivado del principio general de no causar daño a otro (extracontractual). Es, por tanto, la preexistencia de vínculo obligacional el elemento diferenciador.

La responsabilidad que se exige, y que surge con toda claridad de los hechos alegados, es la contractual del artículo 1101 del CC, ya que, como se manifiesta en la página número 3, “Todos y cada uno son propietarios a través de distintos contratos de compraventa de un vehículo de la marca PSAG” (anexo y contratos aportados como documentos números dos y tres de la demanda), lo que presupone la existencia de un vínculo entre las partes. También se cita el artículo 1902 del CC sobre la responsabilidad extracontractual, en referencia a los demandantes que adquirieron el vehículo de segundo mano en un establecimiento que no era de la red oficial de la fabricante (anexo 29). En todo caso, la entidad demandada, como sociedad absorbente de PSAG, no ha negado su falta de legitimación pasiva como fabricante de los vehículos objeto de la reclamación, se trate de uno u otro supuesto.

En relación con lo expuesto, la SAP de Madrid de 1 de abril de 2024, sección 9, número 177/2024, indicó: “La acción ejercitada en la demanda es la prevista en el art. 1101 CC según el cual “Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios





causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas."

Para que la acción resarcitoria sea estimada, debe reunir los requisitos que ha establecido nuestra Jurisprudencia, y que son pacíficos para nuestros Tribunales, como son: (i) Una relación contractual, por la que se lleve a cabo una conducta u omisión de carácter doloso o negligente. O aquel quien incurriera en mora respecto al contrato. (ii) Un daño efectivo y determinado. Una relación causal entre la conducta u omisión y el daño producido y una relación de causalidad.

La jurisprudencia tiene sentado que los daños y perjuicios deben ser probados. Como recuerda la STS, Sala 1ª, de 2 de julio de 2019: "Para que proceda la indemnización de daños y perjuicios prevista en el art. 1101 CC es imprescindible la prueba y acreditación de la producción de un daño. Es decir, la condena a la indemnización de daños y perjuicios exige la prueba de su existencia, cuya acreditación incumbe a quien los reclama. Fuera de los supuestos excepcionales en que el incumplimiento de la obligación lleva a considerar la existencia de daños producidos in re ipsa, la regla general es que es imprescindible probar la existencia de los daños y perjuicios cuya indemnización se reclama (sentencias 16/2010, de 29 de enero, y 263/2017, de 3 de mayo, y las que en ellas se citan).

De manera que el incumplimiento de un contrato no implica por sí solo la existencia de daños y perjuicios, que han de ser alegados y probados, y han de derivarse del pretendido incumplimiento ."

La STS, Sala 1ª, de 10 de julio de 2003 señaló ya en su momento lo siguiente:

"Es reiteradísima la jurisprudencia según la cual el artículo 1101 presupone la prueba de los perjuicios, que es de apreciación del Tribunal sentenciador, ya que la existencia de aquéllos no es consecuencia forzosa e ineludible del incumplimiento de una obligación. (Sentencia de 10 de junio de 1975). La aplicación del artículo 1101 del Código Civil debe matizarse cuando se trata de obligaciones recíprocas respecto de los que ha de estarse al artículo 1124 del Código Civil y la acción de daños y perjuicios no puede ejercitarse por quien infringió su obligación (Sentencia de 19 de abril de 1982). Es preciso demostrar la existencia real de los daños y perjuicios para que la obligación de indemnizar nazca y sea previsible.

En definitiva, los requisitos necesarios para la aplicación del artículo 1101, según la jurisprudencia, son: la preexistencia de una obligación, su incumplimiento





debido a culpa o negligencia o falta de diligencia del demandado y no a caso fortuito o fuerza mayor, la realidad de los perjuicios ocasionados a los otros contendientes y el nexo causal eficiente entre aquella conducta y los daños producidos. (Sentencia de 30 de noviembre de 1973)." (en similar sentido SSTs 7- 03-2000, 30-04- 2002 y 12-05-2005, 29 de enero de 2010 y 21 de junio de 2011, entre otras muchas)."

Se añade que el concepto de culpa viene indicado en el artículo 1.104 del Código Civil, como la "omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar", del cual cabe inferir el carácter circunstancial de la negligencia, por lo que debe estarse al caso concreto. Si se sustituye el término obligación por hecho, también puede ser aplicable al artículo 1902 del CC. No obstante, no se requiere necesariamente en la responsabilidad contractual el dolo o la culpa, pues también se responde por el solo hecho del incumplimiento, o, dicho en los términos del artículo 1.101, por contravenir de cualquier modo el tenor de las obligaciones asumidas. Salvo este, los presupuestos de la responsabilidad civil y extracontractual vienen a ser los mismos.

En cuanto a la carga de la prueba, corresponde al demandante la de la existencia del defecto, su causa, y como se reclama una indemnización, su importe. Al demandado corresponderá la prueba de todo aquello que ataque los presupuestos de su responsabilidad y la de las causas que sustenten su exclusión (artículo 271,2 y 3 LEC). Bien entendido que la carga de la prueba únicamente se refiere a los hechos y no a su calificación jurídica, y que sólo es aplicable cuando existe duda, no cuando ha quedado acreditado el hecho o cuando ha quedado probado su no producción.

CUARTO.- Partiendo de lo anterior, se alega en la contestación la excepción de falta de legitimación activa de Dñ. [REDACTED] (demandante número 36) y de [REDACTED] (número 40), toda vez que ninguno de ellos ha acreditado su condición de titular del vehículo en virtud del cual reclaman.

El último de los citados desistió del procedimiento mediante escrito de 24 de mayo de 2024, y así se resolvió mediante DIOR de 3 de julio de 2024.

Respecto a la Sra. [REDACTED] no se ha aportado el contrato o factura de adquisición, pero sí el permiso de circulación del vehículo, un Peugeot Partner [REDACTED] adquirido en fecha [REDACTED], en la que aparece como su titular, y la factura de reparación de 24 de agosto de 2021, emitida por [REDACTED] a





su nombre (documentos números 4.36 y 6.36), por lo que la excepción no puede apreciarse.

No procede pronunciarse sobre la prescripción que también se alega en la contestación, por no cumplimiento de los plazos contemplados en el artículo 123 del TRLGDCU vigente en la fecha en la que se adquirieron los vehículos, puesto que la acción que se ejercita en la demanda es, como se ha manifestado, la de responsabilidad civil por producto defectuoso del Libro III de dicho texto legal (artículos 128 y siguientes), y no la del Libro II sobre garantías de productos de consumo.

QUINTO.- Reconocida la avería por la entidad demandada (página 50), niega el resto de presupuestos señalados, y así, manifiesta que en modo alguno se ha acreditado que su causa se debiera a un defecto de fabricación, y tienen que ver con la falta de diligencia en la acción del rellenado de depósito de AdBlue, ya que el fabricante previó que no debían existir vertidos de urea líquida en la superficie del depósito que debía contenerla, puesto que la urea derramada y no secada podía causar corrosión en determinados elementos del sistema, como lo refiere sin margen para interpretaciones en los manuales entregados a los propietarios y en las notas técnicas enviadas a su red de distribución cuando advierte de la necesidad de cuidado, limpieza y secado de cualquier exceso derramado. Si, como indica el perito de la parte demandante, en los depósitos examinados existen restos de AdBlue, y esta es la causa eficiente de las averías, sólo pueden serlo porque se han incumplido las prescripciones del fabricante sobre vertidos o salpicaduras.

Por tanto, se plantea el problema de determinar si las averías que presentaban los vehículos tiempo después de producirse la compraventa responde a un defecto erróneo del diseño del depósito común a todos ellos y ajeno a su mantenimiento, tesis del perito de la parte demandada, D. [REDACTED], o no tienen tal carácter, como sostiene la demandada. Para ello es preciso tener en cuenta que se trata de una cuestión estrictamente técnica en la que es esencial el dictamen pericial, valorada en relación con el resto de las practicadas, y que se exige la prueba plena, esto es, aquella de la que pueda predicarse la certeza sobre el hecho afirmado, que a su vez, se distingue de la contraprueba, mediante la que se trata de desvirtuar la que la contraparte haya podido realizar de un hecho para ella favorable, bastando con introducir la duda sobre su apreciación, pero sin que se exija la prueba plena de la falta de certeza del hecho afirmado por el demandante.





Los vehículos afectados pertenecen a las marcas Peugeot y Citroën, marcas que forman parte del Grupo PSA, ahora Stellantis España, fabricados entre 2014 y 2018, y que todos tienen incorporado el Sistema SCR (Sistema de Reducción Catalítica Selectiva), que se basa en el uso del aditivo Urea AUS32 como agente reductor (AdBlue), compuesto principalmente por agua destilada y urea, en proporción 66,5–32,5%, cuyo objeto principal es disminuir la contaminación por óxidos de nitrógeno (NOx) generada por los motores diésel, y que al mezclarse con los gases de la combustión, reduce el efecto de la contaminación medioambiental, para así adaptarlos a la normativa Euro-6,1 sobre anticontaminación para control de emisiones de CO2, que limita los límites de óxido de nitrógeno permitidos, de modo que si se incumplen, el vehículo no puede ser usado.

El elemento principal del sistema, siguiendo el informe del Sr. [REDACTED], es el depósito y la boma eléctrica, que se encarga de recoger el aditivo e impulsarlo por el circuito hasta el inyector, que a su vez, tiene como fin pulverizar dentro del sistema de escape la solución, y se sitúa en un alojamiento roscado en el catalizador SCR.

Según este técnico, son dos las causas de la avería: “filtraciones del aditivo agua-urea (Adblue®) entre el contenedor y la parte eléctrica del depósito, deteriorando la misma. El motivo por el cuál estas piezas plásticas pierden su estanqueidad y provocan filtraciones de aditivo a la parte eléctrica viene dado por el funcionamiento de la bomba de administración de Adblue®. El accionamiento de la bomba genera una presión negativa al ser succionado el aditivo y el depósito no es capaz de llenar ese volumen con aire para compensar esa presión negativa a la velocidad necesaria. Las paredes se contraen y con el tiempo los perímetros de estas piezas plásticas permiten el filtrado lento del producto contenido en el depósito hacia la parte eléctrica.

La segunda segunda avería corresponde al bloqueo de la boya por presencia de residuo seco de Adblue®.

Las averías pueden ser completamente independientes o “como consecuencia una de la otra”.

En el caso de la modificación más habitual, la sustitución del tapón de llenado por un modelo con válvula de alivio, puede suponer una ventaja para el problema de presión interna. De esta forma, aunque a veces tarde, pues cuando se instala ya se han podido producir filtraciones. Podemos ayudar a igualar la presión entre el exterior e interior del depósito.





Sin embargo, al realizar esta modificación favorecemos inequívocamente la segunda circunstancia descrita en el informe. Al tener una válvula de alivio aumenta la entrada y salida de aire del depósito, en consecuencia, la evaporación del agua que contiene la mezcla del aditivo.

Cuando se evapora el agua, la concentración de urea aumenta, dejando de esta forma el residuo seco en la parte interior del depósito. Se acaba por crear entonces el sedimento sólido que acaba por bloquear la boya de nivel” (página número 33).

En el juicio explicó que examinó 17 depósitos y emitió el informe respecto de 88 vehículos, pero es suficiente porque se han repetido las averías y todos tienen la misma estructura y soporte, de modo que, aunque puedan cambiar la forma, la función y sus componentes son sustancialmente iguales. Esta conclusión se comparte, porque si no, no se explica que el fabricante hubiera realizado dos campañas de prevención en 2017 y 2019, respecto a los vehículos comercializados por Peugeot y Citroen en general por una mala calibración del motor que podría causar emisiones del Nox fuera de los límites reglamentarios, con independencia de que hubiera diferencias en sus componentes y que estos vengan de diferentes proveedores, como destaca el Sr. [REDACTED], pues ninguna distinción se hizo en tal sentido en las campañas de prevención, de lo que se desprende que la función del depósito, que es lo aquí importa, es esencialmente la misma. Por tanto, los cambios que pueda haber en sus componentes no son determinantes para concluir que no existió un defecto generalizado, como tampoco constituye un impedimento que el perito no haya examinado la totalidad de los depósitos de los vehículos para emitir una conclusión o diagnóstico general.

El Sr. [REDACTED] explicó que el vestigio principal de la avería era la oxidación de la placa electrónica, apreciable en los tonos azules de algunos de sus elementos como los condensadores, la cual solo puede ser provocada por una causa externa, en concreto, porque los dos tapones origiarios del depósito están cerrados o ciegos, de modo que al no entrar el aire, el depósito se contrae, lo que permite el filtrado del aditivo adblue a la parte eléctrica, que se va oxidando. También explicó que con la campaña de prevención de cambio de tapones con válvula que permiten la entrada de aire al depósito, se solventó esta situación, si bien en parte, ya que eso determina que el aditivo se va solidificando por la temperatura ambiente al ir perdiendo el porcentaje de agua y van apareciendo cristales, por lo que la boya se neutraliza, no se mueve el nivel y falla el sistema de anticontaminación. Ambas causas están conectadas y dependen una de otra,





si bien la segunda ocurre menos, por lo que la única solución es el rediseño completo del depósito.

De igual forma, manifestó que no era posible que el aditivo se filtre por el repostaje a través de la junta de estanqueidad, que está hecho para evitar esas filtraciones, así como que no hay fuerza exterior para empujar al fluido, y que los dos puntos blancos del depósito que exhibió por los cuales tienen lugar las filtraciones se muestran intactos, sin roturas, ni costuras, porque no son cilindros sólidos sino flexibles, de modo que al vaciarse se contraen y se van salpicando, lo que depende del uso del vehículo y de los kilómetros recorridos.

SEXTO.- La avería como tal no es controvertida, ni tampoco la campaña de prevención del fabricante a la que se ha hecho referencia en lo relativo a los vehículos de la marca Peugeot y Citroen, de enero de 2017 y noviembre de 2019 (documentos números 11.1 y 11.2 de la demanda y página número 6 del dictamen del Sr. [REDACTED]). Su objeto era cambiar el tapón de aquellos que habían sido equipados con uno estanco y sólido que, al estar vacío, provocaba la cristalización de la urea en el interior del depósito y su deformación, por otro equipado con unas válvulas de aireación para que el depósito no resulte vacío, permita la entrada de aire y quede sometido a la presión atmosférica, según explicaron ambos peritos y en concreto el Sr. [REDACTED]. Este último indicó que la campaña afectó a 150.000 vehículos y que solo en un 1%, es decir, 1.500, presentaban alguna deformación, y el resto era normal, por lo que se solucionó la posibilidad del vacío en el depósito y no puede hablarse por ello de producto defectuoso.

Pero la campaña de prevención pone de relieve que los vehículos tenían un problema, como este perito reconoce y califica en la página número 6 del dictamen, y era común, pues afectaba al depósito de urea de 150.000 vehículos, circunstancia que resulta corroborada por las facturas de reparación aportadas en las que se describe como defecto a reparar la sustitución de dicho depósito (documento número 6).

De lo que se desprende que, con independencia de la causa en concreto que lo provocara, existió un problema en el diseño del sistema SCR con que los vehículos a los que se refiere este procedimiento están equipados, y singularmente, del depósito de urea que lo integra.

Ambos peritos están de acuerdo sobre este extremo, aunque difieren en la causa que lo ha ocasionado. Así, frente a las explicaciones del Sr. [REDACTED] expuestas, el Sr. [REDACTED] concluye que los derrames de urea son los causantes de la cristalización y





pérdida de estanqueidad de las juntas, pero considera que ello es debido a que el aditivo se filtra desde el exterior en el repostaje de combustible, al no apreciar ningun rastro ni traza inequívoca de cristalización que sería visible por su color blanco, a través de los dos puntos plásticos que indica el Sr. [REDACTED], entre la parte de la urea y la superior electrónica, como tampoco rastro de deformación en dichos puntos. Sí las hay en la parte superior del depósito, por lo que concluye que es responsabilidad del propietario por no seguir las instrucciones del fabricante en cuanto al llenado del depósito y limpieza de derrame para evitar la cristalización.

Sin embargo, no se estima suficiente para desvirtuar el informe del perito de la parte demandante, o para introducir la duda en las conclusiones a las que llega, los argumentos del Sr. [REDACTED]

La normativa Euro 6,1, aplicable a los vehículos objeto de la demanda, atendiendo a la fecha de su adquisición, supone, según su dictamen, que el rellenado del depósito AdBlue se hacía por personal informado y capacitado, y para eso se ubicó la boca de llenado del depósito en el fondo del maletero. Esta situación cambió con la Euro 6,2, conforme a la cual, sí es responsabilidad del cliente completar el nivel de su depósito de urea (página número 4 del dictamen), pero esta última no es aplicable, de modo que no puede concluirse que la cristalización y la pérdida de estanqueidad sea responsabilidad del propietario.

De igual forma, la junta de estanqueidad trata de impedir precisamente fugas y filtraciones no solo del aditivo sino de polvo y humedades, como explicó el Sr. [REDACTED], afirmación que por lógica, se comparte, lo que no ocurre en los depósitos examinados. En el informe ampliatorio del depósito del demandante número 51 D. [REDACTED]

[REDACTED], dice el Sr. [REDACTED] lo siguiente: “Si que se aprecia, aunque cueste reconocerlo, que hay puntos en la zona de junta, que presentan rastros de pérdida de estanqueidad, para que se produzca un fallo electrónico, no se necesita que pase urea filtrada al interior, basta con que el polvo y la humedad se abran paso para provocar fallos en la electrónica, siendo esta la causa de la avería, pérdida de estanqueidad del recinto donde se aloja la electrónica”. Por tanto, si hay pérdida de estanqueidad en las juntas del recinto donde se encuentra la parte de la electrónica del depósito, no cumple la función para la que es propia, que es evitar las filtraciones no solo de urea sino de polvo y humedad, y este filtrado causa el fallo electrónico. De modo que si la explicación al fallo de la parte eléctrica del depósito, son las filtraciones del exterior a través de las juntas que tenían precisamente que evitarlas, es que hay un defecto en su





fabricación, porque si no, no se producirían, y de ahí que el perito manifieste que esta circunstancia cuesta reconocerla.

SÉPTIMO.- De lo expuesto se llega las siguientes conclusiones: 1) hay un dato no controvertido, la presencia de Adblue en la parte eléctrica del depósito, por lo que resulta dañada, lo que por sí mismo supone un incumplimiento contractual, sin que sea necesario acreditar el dolo o la culpa, pues basta que se contravenga de cualquier modo la obligación contraída (artículo 1101 CC); 2) en las facturas de reparación emitidas por el concesionario de Peugeot y de Citroen consta que se ha procedido a la sustitución del depósito de urea de los vehículos por fallo del sistema de anticontaminación (por ejemplo, números 6,2 15, 18, 19, 24, 49, 62, 71, 77 y 82) ; 3) según la normativa Euro 6,1, el llenado del auditivo lo debía hacer personal especializado, por lo no puede imputarse al propietario cuando reposta combustible; y 4) el fabricante fue consciente de esta situación o problema, como lo definió el Sr. [REDACTED], cuando promovió dos campañas para corregirla, consistente en modificar el tipo de los tapones cerrados del depósito fabricados inicialmente para evitar el vacío que ello provocaba, en enero de 2017 y noviembre de 2019, respectivamente, lo que sí supone un reconocimiento de la existencia de un defecto en la fabricación del depósito.

En la contestación se indica que estas campañas no son mas que “de meras llamadas a revisión que cualquier fabricante efectúa en relación con los bienes y productos que fabrica, y que obedecen sin más al mismo desarrollo de la técnica, en la medida en que el mismo paso del tiempo y la propia utilización de los bienes, revela siempre necesidades de adopción de concretas medidas” (página número 22). No se comparte esta apreciación a la vista del contenido del aviso a los clientes: “Debido a los controles exhaustivos sobre la calidad de los vehículos comercializados por PEUGEOT, nos gustaría prevenir una anomalía que podría surgir en su vehículo. En concreto, proceder a la sustitución preventiva de la cablería de alimentación de la bomba del sistema de anticontaminación SCR (Diesel Blue HDI). Esta operación tiene el objetivo de evitar el encendido intempestivo de testigos en el tablero a bordo. Por este motivo, nos ponemos en contacto con Vd. con el fin de informarle de la necesidad de que su vehículo deberá ser revisado de forma totalmente gratuita, en cualquier Servicio Oficial PEUGEOT” (11.1). En similares términos, la de noviembre de 2019.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 100103908836119631203



Por tanto, se está informando de un problema en el sistema de anticontaminación del vehículo y se ofrece su reparación de forma gratuita, lo que no tendría lugar si no implicara una asunción de responsabilidad y un reconocimiento de un defecto en el sistema, como argumenta la parte demandante. Lo cual constituye un acto propio que vincula a dicha parte en cuanto crea estado al definir los derechos de los clientes y las obligaciones que asume como fabricante, lo que ahora no puede contradecir. En este sentido, la SAP de Madrid de 15-1-2202, sección 12, recurso 809/2021, dice: "El Tribunal Supremo, en la Sentencia de 18 de junio de 2.0120 (refrendada por al de 26 de julio y 7 de abril de 2.022), sección 1 del 26 de julio de 2022 ha subrayado la vinculación entre la regla general de la buena fe, la doctrina de los actos propios y el principio de confianza legítima, en los siguiente términos: "La doctrina de los actos propios tiene su último fundamento en la protección de la confianza y en el principio de la buena fe, que impone un deber de coherencia y limita la libertad de actuación cuando se han creado expectativas razonables (SSTS de 9 de diciembre de 2010 y 547/2012, de 25 de febrero de 2013). El principio de que nadie puede ir contra sus propios actos solo tiene aplicación cuando lo realizado se oponga a los actos que previamente hubieren creado una situación o relación de derecho que no podía ser alterada unilateralmente por quien se hallaba obligado a respetarla (SSTS 9 de diciembre de 2010, RC n.º 1433/2006, 7 de diciembre de 2010, RC n.º 258/2007). Como afirmamos en la sentencia de 25 de febrero de 2013, [...], dicha doctrina "significa, en definitiva, que quien crea en una persona una confianza en una determinada situación aparente y la induce por ello a obrar en un determinado sentido, sobre la base en la que ha confiado, no puede pretender que aquella situación era ficticia y que lo que debe prevalecer es la situación real".

A mayor abundamiento, es notorio, y por tanto, un hecho exento de prueba y de aportación de las partes, que la Comisión europea confirmó en diciembre de 2024 un acuerdo por el que la entidad demandada se obligaba a indemnizar a los propietarios de vehículos Peugeot y Citroen afectados por los depósitos defectuosos de Adblue, fabricados entre enero de 2014 y agosto de 2020, en los términos que se indicaban, y que, planteado inicialmente en Italia, se amplió a otros países como España. Así consta en el comunicado de prensa de la página web de la compañía de 17 de enero de 2025, por lo que se dan las características para considerarlo notorio, su carácter absoluto y general (artículo 281,4 LEC), aunque solo interese propiamente a los afectados, argumento que se expone como refuerzo de la conclusión alcanzada.





Por todo ello, se reputa probado que existió un defecto en el sistema de anticontaminación de los vehículos Peugeot y Citroen que los hacían inhábiles para su finalidad, conforme a la doctrina del aliud pro alio, que se da cuando se entrega una cosa distinta a lo pactado, o que, por su inhabilidad, provoque una insatisfacción objetiva y una completa frustración del fin del contrato, al constituir un incumplimiento de prestaciones de tal entidad que impide el uso del producto.

Concurren, por tanto, los presupuestos para apreciar el incumplimiento contractual y la responsabilidad extracontractual en la que se basa la demanda.

OCTAVO.- Otra cuestión es la prueba del perjuicio. Se afirma en la contestación que se han aportado al procedimiento facturas que no acreditan el abono de la reparación, conceptos incluidos en las mismas independientes de la avería sobre AdBlue, o que han sido abonadas por personas distintas al demandante (páginas números 7 a 10). Si bien esta última alegación se refiere a [REDACTED], demandante número 40, que desistió del procedimiento.

Una de estas objeciones fue admitida en la audiencia previa por la parte demandante, que redujo el total reclamado a 102.248,40 euros. En concreto, la reclamación relativa a DÑ. [REDACTED] (número 6), en la que se mantenía la operación consistente en la sustitución del inyector de urea, al tratarse de una intervención relacionada con el fallo del AdBlue, por importe de [REDACTED]. La de D. [REDACTED] (número 7), con un importe final [REDACTED]. La relativa a D. [REDACTED] (número 20), por una suma final de [REDACTED]. Y la de DÑ. [REDACTED] (número 28), fijada de forma definitiva en [REDACTED] (documentos números 6.6., 6.7, 6.20 y 6.28). En relación a D. [REDACTED] (número 51), se aclaró que la factura nº [REDACTED], de fecha [REDACTED] por importe de [REDACTED] (documento nº 6.51) no se reclama, y sí la nº [REDACTED], de fecha [REDACTED], por importe de [REDACTED].

Como se ha indicado, se afirma que todos los demandantes han sufrido unos daños y perjuicios cuantificables, ya que se han visto obligados a sustituir sus depósitos por otros nuevos, por lo que debe resarcirse a los actores en las cantidades abonadas por estos, en concepto de indemnización de daños y perjuicios (páginas 42 y 43 de la demanda). Por tanto, la indemnización viene determinada por las cantidades pagadas por este hecho si resulta acreditado su abono, sin que la entidad demandada venga obligada a repararlos a su costa porque ya se consideran reparados.





En relación con ello, estar en posesión de la factura de reparación no prueba su pago como no contenga una mención específica en tal sentido, lo que no ocurre en las facturas señaladas en las páginas números 7 y 8 de la contestación, e incluso en alguna, como la número 84, solo se reclama el importe de la diagnosis porque el cliente retiró el vehículo sin reparar. La SAP de Madrid de 12-4-2011, sección 14, recurso 780/21, señaló al respecto: "La factura es un documento mercantil emitido por el acreedor y dirigida al deudor, en reclamación del crédito pecuniario derivado del cumplimiento de un contrato entre ambos, pero, por si misma, no hace prueba del pago, salvo que reúna los caracteres a que se refiere el Art. 1229 C.C.

Puede contener formas de pago distintas del pago inmediato y en efectivo, tales como vencimiento a plazo, pagadera por cheque, letra, pagare u otro documento mercantil de pago. En ese caso, la posesión de la factura es un hecho unívoco en cuanto a la reclamación de su importe, pero equivoco en cuanto a la prueba del pago, que solo se tendrá por hecho cuando se cumplan las previsiones del Art. 1170 C.C. En los demás supuestos, y aunque este firmada por el acreedor y en posesión del deudor, no probara el pago salvo que contengan el "recibí" o expresión análoga firmada por el acreedor que justifique haberse hecho el pago. Mientras no sea así, la posesión de la factura por el deudor seguirá siendo un hecho inequívoco de reclamación de la deuda, pero equivoco en relación al pago, pues la simple posesión de la factura no cubre la regla de valoración del Art. 1229 C.C....".

En aplicación de esta doctrina, las facturas números 2, 4, 6, 9, 12, 15, 17, 25, 29, 35, 36, 41, 43, 44, 48, 49, 54, 61, 65, 68, 71, 74, 80 y 84, al no contener una expresión relativa a su abono, no pueden admitirse.

NOVENO.- Dada la estimación parcial de la demanda, no se imponen costas (artículo 394,1 LEC).

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,





FALLO

Estimando en parte la demanda interpuesta por D. D. [REDACTED], doña [REDACTED] y otros 84 demandantes, representados por D. [REDACTED], contra PSAG AUTOMOVILES COMERCIAL ESPAÑA S.A (STELLANTIS ESPAÑA SL), representada por el procurador D. [REDACTED], se declara la responsabilidad civil de la demandada por la causa invocada en la demanda, y en consecuencia se condena a dicha parte a: a. estar y pasar por dicha declaración; b. abonar en concepto de daños y perjuicios a los demandantes números 1, 3, 5, 7, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 40, 42, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 66, 67, 69, 70, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85 y 86 el importe de reparación de las facturas aportadas (documentos números 6, 28 y 29), más los intereses legales desde la fecha de esta resolución; sin imposición de costas.

Notifíquese a las partes, apercibiéndoles que contra la presente resolución cabe recurso de apelación, interponiéndose ante este Juzgado para la Audiencia Provincial en el plazo de veinte días, previa consignación de 50 euros.

Por esta sentencia definitivamente juzgando en primera instancia, lo pronuncio, mando y firmo.

Contra la presente resolución cabe interponer recurso de APELACIÓN en el plazo de VEINTE DIAS, ante este Juzgado, para su resolución (artículos 458 y siguientes de la L.E.Civil), previa constitución de un depósito de 50 euros, en la cuenta [REDACTED] de este Órgano.

Si las cantidades van a ser ingresadas por transferencia bancaria, deberá ingresarlas en la cuenta número IBAN [REDACTED], indicando en el campo beneficiario Juzgado de 1ª Instancia nº 84 de Madrid, y en el campo observaciones o concepto se consignarán los siguientes dígitos [REDACTED]

Así por esta sentencia lo pronuncio, mando y firmo.

El/la Juez/Magistrado/a Juez





PUBLICACIÓN: Firmada la anterior resolución es entregada en esta Secretaría para su notificación, dándose publicidad en legal forma, y se expide certificación literal de la misma para su unión a autos. Doy fe.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **100103908836119631203**

