



A lo largo de esta semana, varios han sido los temas que se han planteado sobre el **fraude Volkswagen**.

Finalmente, esta primera semana de Febrero empieza la campaña de revisiones de los vehículos de la marca VW. Los primeros en pasar por taller serán los vehículos de diesel Amarok y después los 2.0 tdi. A mitad del 2016 serán los 1.2 tdi y por último los 1.6 tdi. Estos últimos serán a los que se les instalará el famoso estabilizador de flujos del que ya hablamos en su momento.

A partir de esta semana, si usted es propietario de un vehículo afectado por el fraude, puede recibir una carta notificándole en qué periodo del 2016 usted debe llevar su vehículo al taller. Mucho ojo con lo que se firma!!! póngase en contacto con nuestra plataforma para estar seguro ([Vilches Abogados](#)). Tendrá que ser el propietario del vehículo el responsable de llamar al taller oficial y pedir cita. La marca pegará un sello en el motor y en la cartilla de mantenimiento del vehículo y entregarán una factura con coste cero, pero que permitirá antes las autoridades acreditar que se ha realizado la rectificación.

El presidente del Grupo en España Francisco Pérez Botello, es quien nos ofrece estos datos. Francisco Pérez asegura que las modificaciones del software no afectará a la potencia del motor ni al consumo de combustible. También encontramos una declaración muy interesante. Francisco Pérez Botello argumenta, que si no hicieron nada anteriormente sobre esta cuestión fue porque no tenían los conocimientos que tiene ahora. Vamos, que han aprendido en seis meses lo que no aprendieron en seis años!! También indica algo que ya sabíamos, y es que el coche es 100% seguro pero que si no se somete a este rectificado, cuando vaya a pasar las revisiones obligatorias, puede ser inhabilitado para circular. También deja claro que la estrategia en España no pasa por ofrecer una indemnización a los propietarios de vehículos afectados.

Sin embargo, desde los diferentes países de la UE lo tienen muy claro. Y es que han de ser indemnizados en las mismas proporciones que en EEUU. La semana que viene tendrá lugar diferentes reuniones entre los representantes legales de los afectados estadounidenses y representantes de la marca VW





Se ha nombrado un comité investigador, formado por 45 miembros del Parlamento Europeo para estudiar el escándalo de las emisiones. Aunque con frases como las que dejó caer Pablo Zalba, uno de los 45 miembros, "el sector de la automoción en España supone millones de puestos de trabajo que no se han de poner en riesgo por hacer política" ya podemos intuir por donde va ir la investigación...

Parece que los ciudadanos solo vamos a encontrar respaldo a nuestros derechos en los tribunales, y es que, tal y como revela el periódico "el diario", la contaminación del aire provoca casi medio millón de muertes prematuras en Europa cada año y sus efectos en la salud cuestan hasta 940 millones de euros. Según los estudios, 75.000 muertes prematuras en Europa son provocadas por la superación de los estándares de calidad del aire para las emisiones de NO₂, y de éstas un 93% son causadas por los escapes de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los vehículos diésel.

Fue en Septiembre del 2015 cuando se destapó el fraude de las emisiones de VW en EEUU. Las Autoridades de este país inmediatamente tomaron cartas en el asunto y denunciaron el fraude. Sin embargo la postura adoptada por Europa fue muy diferente. La Comisión Europea -con la aprobación de las autoridades técnicas de los Estados miembros- tomó una decisión escandalosa. El pasado 28 de octubre adoptó un proyecto de reglamento que legaliza la superación de los anteriores límites establecidos por la UE. Los llamados factores de conformidad introducidos para Emisiones en Conducción Real permitirán superar los valores límite de emisiones de NO_x de la UE hasta en un 110% hasta el año 2021 y en un 50% a partir de entonces. Los límites de la UE para los vehículos diésel se establecieron en la legislación de 2007 y ya permitían unas emisiones de NO_x significativamente más altas que en Estados Unidos. De esta manera se deroga de facto los límites de emisiones aplicables. Es decir una legalización de la infracción. Existe un grave conflicto de intereses en la aplicación de la legislación.





Pero si la postura de Europa ya es intolerable, lo que sucede en España es todavía peor. España ha sido el actor europeo que ha pedido unas normas ambientales más débiles ¡Incluso los fabricantes de coches y sus lobbies pedían estándares ambientales más elevados!

Decididamente la presión de la industria del automóvil, incluyendo la organización empresarial ACEA (Asociación europea de fabricantes de coches), ha invertido importantes recursos en debilitar y retrasar la regulación de emisiones de automóviles de la UE. Ejercen una influencia hasta límites insospechados, llegando a colocar a su personal en organismos clave en la Comisión Europea. El presidente de la asociación automovilística alemana (VDA) ha estado en el gobierno junto a Merkel. BMW es una fuente de financiación importante de la CDU.

En general, todos los Estados Miembros tienen una fuerte obediencia a lo que les propone la industria del motor. Si bien España e Italia han estado proponiendo regulaciones muy débiles, rozando el ridículo, Alemania ha sido el estado más activo y el que ha ejercido mayor liderazgo proponiendo estándares y niveles de control menos estrictos, junto con el Reino Unido y Francia.

Al contrario de lo que ha pasado en España, donde recordemos que apenas se ha notado en las ventas de VW la crisis surgida por el fraude de las emisiones, EEUU castiga muy fuerte y reduce sus ventas un 15%. Quizás aquí tengamos uno de los motivos por los que en EEUU ya se están pagando indemnizaciones y en España todavía no está claro si VW pagará de forma voluntaria.

Desde [Vilches Abogados](http://www.vilchesabogados.com) seguiremos muy de cerca todos estos acontecimientos

