



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

Como ya va siendo habitual, parece que en EEUU el fraude de las emisiones de Volkswagen está teniendo una repuesta por parte de la Marca mucho más ágil que en Europa. Muy probablemente esto sea porque es un mercado más grande y sin embargo el número de unidades afectadas son muy inferiores, por lo que las indemnizaciones no serán tan costosas. El Director General Matthias Müller se ha disculpado públicamente y además ha anunciado una inversión de 900 millones de dólares

Se habla sin dudar de posibles recompras o sustituciones de vehículos. Esto sería para los propietarios de los vehículos de más reciente adquisición. Parece que algunos afectados (130.000 afectados) ya habrían suscrito un acuerdo con VW para percibir 1.000 dólares a modo de compensación. Por otro lado, la Justicia estadounidense ha interpuesto demandas civiles a VW a Porsche y a Audi. Reclaman 37.500 dólares por vehículo afectado además de 2.750 dólares por software manipulado.





Haciendo hincapié en el desarrollo del fraude de VW en EEUU. Todo apunta a que las autoridades de este país no aceptan el plan presentado para reparar los motores diésel afectados por el fraude. Las autoridades lo tienen muy claro, el plan propuesto por VW no lo aceptan por tres motivos principales.

1. No está suficientemente descrito el incumplimiento de la normativa.
2. En la llamada a revisión a los vehículos, no se describe de una forma concreta las reparaciones que van a sufrir los vehículos, por tanto no pueden evaluar la idoneidad de las mismas.
3. Las actuaciones propuestas no son suficientes

En España deberíamos basarnos en los mismos fundamentos para declinar la llamada a revisión de los vehículos afectados.

Finalmente se llevó a cabo la reunión entre la Agencia Medioambiental Americana EPA (recordemos que fue la que destapó el escándalo de las emisiones), y entre el Consejero Delegado y el presidente del Grupo Volkswagen. No ha trascendido nada sobre esta reunión. Únicamente que seguirán trabajando, y que las negociaciones van por buen camino ya que están avanzando mucho. Para argumentar las medidas planteadas y que EEUU ha rechazado, se escudan en que se trataba de medidas preliminares, y ahora estaban trabajando en la implementación de un catalizador.

En Europa la solución planteada por VW es un simple tubo, que han llaman estabilizador de flujos de aire, y sin embargo en EEUU se plantean una solución mucho más lógica desde el punto de vista técnico, que es la inserción en el sistema de eliminación de los gases de un catalizador o capturador de NOx. Esta solución para la marca es mucho más costosa pero es la única efectiva. La pregunta es ¿Por qué en EEUU sí y en Europa no? la respuesta puede ser:

- Porque el número de unidades afectadas es muy inferior al de Europa y por tanto el impacto económico sería menor
- Porque las restricciones en las emisiones es mayor en EEUU que en Europa
- Porque en este país las autoridades competentes han tomado cartas en el asunto y están exigiendo a la marca hacer frente a sus responsabilidades

Por cierto, que al Grupo VW le siguen creciendo los enanos, ya que el BEI (Banco Europeo de Inversiones) ha decidido paralizar la concesión de más préstamos. El pasado 2009 concedió un crédito de 400 millones de Euros a la Marca, y ahora alega que no descarta que pudiera ser utilizado para las actividades que ahora están siendo investigadas.






VILCHES ABOGADOS

www.vilchesabogados.com



En España, después de anunciarnos que las modificaciones para poder adaptar los vehículos afectados por el fraude de emisiones iba a ser mínimo (recordemos que ya comentamos en su momento, que la marca anunció que esto se haría a través de un sistema estabilizador de flujos de aire, y nosotros pusimos muy en duda la solución planteada). Ahora insisten en que la solución pasa por la instalación de un catalizador o captador de NOx. Como ya indicamos en la plataforma de afectados de Vilches Abogados, las soluciones técnicas del fraude pasaban por la eliminación del software que manipula la válvula EGR y la instalación de algún sistema de captura de NOx en los gases de salida. O bien mediante un sistema AdBlue o mediante un catalizadora. En su momento recogimos con escepticismo la noticia sobre el "estabilizador de flujo de aire".



 Paseo de la Castellana 201, 7º
28046 / Madrid



91 575 90 82



despacho@hernandez-vilches.com



VILCHES ABOGADOS

www.vilchesabogados.com



Mercedes-Benz

Tres meses y medio después de destaparse el fraude de las emisiones de VW, por fin un directivo de otra compañía automovilística critica de una forma pública el fraude. Ha sido Dietes Zetsche Consejero Delegado de Daimler quien ha criticado la forma de actuar de VW y ha dejado claro que esto no sería posible en su empresa. Evidentemente lo ha hecho buscando evitar el contagio en su marca.

Y si la marca Daimler critica el fraude de VW, esta semana hemos conocido que la marca Renault está siendo investigada. Agentes de la oficina antifraude gala han confiscado ordenadores del fabricante con el fin de poder investigar a fondo. La marca ha emitido inmediatamente un comunicado destacando que aunque es cierto que se han desarrollado estas acciones, en ningún caso las autoridades han encontrado ningún tipo de mecanismo fraudulento para controlar las emisiones. La ministra de Ecología, Energía y Desarrollo Sostenible del país galo ha confirmado la información aportada por el grupo Renault. La comisión técnica que desde octubre analiza vehículos franceses ha advertido que hay modelos que superan las emisiones permitidas.

Desde Vilches Abogados seguiremos muy de cerca este presunto nuevo fraude.



 Paseo de la Castellana 201, 7º
28046 / Madrid



91 575 90 82



despacho@hernandez-vilches.com