

## ¿SON LOS COMPRADORES DE VOLKSWAGEN EN EUROPA CLIENTES DE SEGUNDA CLASE?\*

*Lourdes García Montoro*  
*Centro de Estudios de Consumo*  
*Universidad de Castilla-La Mancha*

*Fecha de publicación: 17 de mayo de 2016*

Precisamente esta es la cuestión que se plantea el diario alemán *Die Zeit*<sup>1</sup> y la mayoría de propietarios de vehículos afectados por el escándalo de las emisiones contaminantes de los coches equipados con motores EA 189 Diésel Euro5 de Volkswagen, tras conocerse el acuerdo extrajudicial alcanzado entre el grupo Volkswagen y las autoridades medioambientales estadounidenses en el marco del procedimiento judicial seguido ante el Juez Charles Breyer en San Francisco. De conformidad con dicho acuerdo, el propietario de uno de estos vehículos podrá optar entre la recompra del mismo, su reparación o anular su contrato de alquiler con opción a compra. Además se ha previsto la percepción de una compensación económica por importe de hasta 5000 dólares en concepto de resarcimiento por daños y perjuicios<sup>2</sup>. Los términos del acuerdo deberán fijarse definitivamente entre las partes antes del próximo 21 de junio<sup>3</sup>.

### 1. Un acuerdo limitado y que deja frentes abiertos

El riesgo de enfrentarse a demandas colectivas en Estados Unidos ha impulsado al fabricante alemán a alcanzar un acuerdo extrajudicial que pueda satisfacer a los

---

\* Trabajo realizado en el marco del Proyecto Convenio de colaboración entre la UCLM y el Ilustre Colegio Notarial De Castilla-La Mancha (17 enero 2014) (OBSV) con referencia CONV140025, que dirige el Prof. Ángel Carrasco Perera.

<sup>1</sup> BREITINGER, M., “US-Einigung setzt Volkswagen in Europa unter Zugzwang“ (Sind europäische VW-Käufer Kunden zweite Klasse?), *Zeit Online*, 21 de abril de 2016, <http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-04/vw-usa-einigung-abgas-affeere>

<sup>2</sup> <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/nach-einigung-im-abgas-skandal-vw-stellt-16-milliarden-euro-zurueck-auch-daimler-im-blick/13481048.html>

<sup>3</sup> <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-us-richter-verkuendet-einigung-im-vw-abgasskandal-a-1088571.html>

demandantes individuales, evitando hacer frente a un procedimiento judicial de enormes dimensiones.

El acuerdo sólo se refiere a los 482.000 vehículos (VW Jetta VW Golf, VW Passat, VW Beetle y Audi A3) que incorporan el motor de cuatro cilindros, pero se desconocen cuáles serán las medidas necesarias para poner en conformidad los 80.000 vehículos afectados de las marcas Audi, Porsche y Volkswagen con motor diésel de seis cilindros, aunque parece ser que en ningún caso estos modelos podrán ser objeto de recompra, sino tan sólo de reparación<sup>4</sup>.

En cuanto a los vehículos publicitados como “clean diesel” existen en Estados Unidos más de 600 causas judiciales abiertas por fraude, respecto de las cuáles no resultará de aplicación en modo alguno el acuerdo en cuestión, que se refiere al incumplimiento de la normativa medioambiental en Estados Unidos.

## **2. Un coche muy contaminante en USA, ¿pero no tanto en Europa?**

Volkswagen ha querido dejar claro que el acuerdo no tiene efecto jurídico alguno sobre aquellos procedimientos seguidos fuera de Estados Unidos. El grupo automovilístico justifica su negativa a resarcir de la misma forma a sus clientes europeos alegando que el Software controvertido no vulnera la normativa europea – al contrario de lo que ocurre con la estadounidense – puesto que el Reglamento nº 715/2007<sup>5</sup> no se refiere expresamente a la instalación de dispositivos de manipulación de emisiones<sup>6</sup>. A ello añade que la reprogramación del Software sería actuación suficiente para poner en conformidad las emisiones del vehículo con lo exigido por la normativa europea, sin que por ello se modifiquen ninguna de las características originales del motor.

Es decir, el volumen de emisiones del vehículo, aunque idéntico en los coches comercializados en ambos continentes, se considera lo suficientemente contaminante como para compensar económicamente a los compradores estadounidenses, pero no así a sus homólogos europeos.

<sup>4</sup> <http://www.expansion.com/empresas/motor/2016/04/20/5717c4eee5fdeac54d8b45ce.html>

<sup>5</sup> Reglamento (CE) n o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de 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) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1462802002299&uri=CELEX:32007R0715>

<sup>6</sup> <http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-04/vw-usa-einigung-abgas-ffaere>

Parece que Volkswagen no quiere correr el riesgo de tener que enfrentarse a un procedimiento judicial en Europa por el escándalo de las emisiones, pero la presión en el viejo continente sigue aumentando.

### **3. Recompra del vehículo e indemnización por daños y perjuicios son en Europa condenas poco probables**

El KBA<sup>7</sup> determinó ya en octubre de 2015<sup>8</sup> que Volkswagen debía retirar el Software de los vehículos afectados y adoptar las medidas necesarias para la adecuación de las emisiones a la normativa vigente<sup>9</sup>, proceso que se ha iniciado recientemente<sup>10</sup>. Por otro lado, la pretensión de recompra de un vehículo equipado con el Motor EA 189 Diesel Euro5 de Volkswagen fue rechazada ya en Alemania por el Landgericht Bochum en Sentencia de 16 de marzo de 2016<sup>11</sup>, aunque dicha decisión es susceptible de recurrirse. Sin embargo, parece difícil que pueda alcanzarse una solución distinta en el caso alemán, pero tampoco en el español, puesto que en ambos ordenamientos prima como remedio de puesta en conformidad menos gravoso la reparación del bien<sup>12</sup>, cuando el coste de esta medida sea considerablemente inferior al que supondría la sustitución del vehículo, y siempre que éste siga siendo susceptible de utilizarse para la finalidad para la que fue adquirido<sup>13</sup>.

Por otro lado, para que una pretensión de resarcimiento de daños y perjuicios pudiera tener éxito sería necesario probar que existe un daño resarcible<sup>14</sup>, tal sería el caso en el

---

<sup>7</sup> Kraftfahrt-Bundesamt, Agencia Federal de Transporte, Alemania

<sup>8</sup>[http://www.kba.de/DE/Home/infotext\\_startseite\\_VW\\_komplett.html;jsessionid=3995DF5DC9C1D9E74CF9C974B48708AC.live2053](http://www.kba.de/DE/Home/infotext_startseite_VW_komplett.html;jsessionid=3995DF5DC9C1D9E74CF9C974B48708AC.live2053)

<sup>9</sup> CARRASCO PERERA, A.; GARCIA MONTORO, L.; “Volkswagen: “el coche del pueblo” engañado y confundido”; CESCO, Noviembre 2015; <https://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/34/117.pdf>

<sup>10</sup> <http://info.volkswagen.de/de/de/home.html>

<sup>11</sup> [http://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/bochum/lg\\_bochum/j2016/I\\_2\\_O\\_425\\_15\\_Urteil\\_20160316.html](http://www.justiz.nrw.de/nrwe/lgs/bochum/lg_bochum/j2016/I_2_O_425_15_Urteil_20160316.html)

<sup>12</sup> § 323 Abs. 5 S. 2 BGB (Código Civil alemán); artículo 119 TRLGDCU.

<sup>13</sup> GARCIA MONTORO, L.; “Si adquirió un Volkswagen “contaminante” no puede devolverlo y pretender el reembolso de su dinero”; CESCO, Abril 2016; <http://blog.uclm.es/cesco/files/2016/04/Si-adquirio-un-Volkswagen-contaminante-no-puede-devolverlo-y-pretender-el-reembolso-de-su-dinero.pdf>

<sup>14</sup> CARRASCO PERERA, A.; GARCIA MONTORO, L.; “Volkswagen: “el coche del pueblo” engañado y confundido”; CESCO, Noviembre 2015; <https://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/34/117.pdf>

que las prestaciones del vehículo – potencia, consumo de carburante o valor venal – se vieran reducidas a consecuencia de la reprogramación del Software para adaptarse al volumen de emisiones máximo permitido por la normativa europea. Sin embargo, según ha manifestado el grupo Volkswagen, no se derivarán efectos negativos para las prestaciones del vehículo tras adopción de las medidas reparadoras.

#### **4. Las arcas del grupo Volkswagen están cada vez más vacías**

La limpieza de imagen de Volkswagen le está costando a la compañía más de lo esperado. Desde que se destapase el escándalo de las emisiones, el grupo había previsto 6.700 millones de euros para cubrir los costes de puesta en conformidad de los vehículos “defectuosos”. Pero la cifra necesaria para hacer frente a los compromisos que Volkswagen está asumiendo con las autoridades estadounidenses podría elevarse hasta los 11.000 millones de euros<sup>15</sup>.

La diferencia de trato que padecen los propietarios de vehículos Volkswagen en Europa se ha visto acentuada por el reciente acuerdo alcanzado en favor de los clientes de la marca en Estados Unidos, con lo que la pérdida de confianza del cliente europeo de Volkswagen aumenta, lo que se traduce en una caída de las ventas<sup>16</sup>. Además, los beneficios anuales del grupo disminuyen considerablemente, con lo que los accionistas tampoco parecen estar contentos<sup>17</sup> con las sucesivas provisiones extra de fondos que el grupo necesita para hacer frente a las indemnizaciones prometidas y para la adopción de las medidas tendentes a la adaptación del Software controvertido, con la consecuente reducción en el reparto de dividendos a los inversores.

---

<sup>15</sup> <http://www.expansion.com/empresas/motor/2016/04/20/5717c4eee5fdeac54d8b45ce.html>

<sup>16</sup> <http://es.reuters.com/article/businessNews/idESKBN0O109Z20150516>

<sup>17</sup> <http://www.handelsblatt.com/finanzen/maerkte/aktien/volkswagen-aktie-unter-der-lupe-aktionaere-muessen-dividendenkuerzung-fuerchten/13391264.html>