

|               |                                                            |
|---------------|------------------------------------------------------------|
| MATERIA       | : LEY DE PROTECCION AL CONSUMIDOR.                         |
| PROCEDIMIENTO | : SUMARIO ESPECIAL LEY 19.496.                             |
| DEMANDANTE    | : ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y<br>USUARIOS DE CHILE A.C. |
| RUT           | : 73.342.000-6.                                            |
| REPR. LEGAL   | : STEFAN LARENAS RIOBO.                                    |
| RUT           | : 5.788.123-2.                                             |
| PATROCINANTE  | : JUAN SEBASTIAN REYES PEREZ.                              |
| RUT           | : 8.863.805-0.                                             |
| DEMANDADO 1   | : PORSCHE CHILE S.P.A.                                     |
| RUT           | : 76.245.828-4.                                            |
| REPR. LEGAL   | : EDUARDO ALFONSO PASTEN GUZMAN.                           |
| RUT           | : 7.514.412-1.                                             |
| DEMANDADO 2   | : COMERCIALIZADORA DITEC AUTOMOVILES<br>S.A.               |
| RUT           | : 96.899.100-0.                                            |
| REPR. LEGAL   | : TOMÁS ESTEBAN ETCHEVERRY SCHIRMER.                       |
| RUT           | : 13.521.999-1.                                            |

EN LO PRINCIPAL: DEMANDA EN JUICIO ESPECIAL; EN EL PRIMER OTROSÍ: ACREDITA PERSONERÍA; EN EL SEGUNDO OTROSÍ: ACOMPAÑA DOCUMENTOS; EN EL TERCER OTROSI: SE DIRIJAN OFICIOS QUE INDICA; EN EL CUARTO OTROSI: DESIGNA ABOGADO PATROCINANTE Y CONFIERE PODER.

S.J.L. en lo Civil de Santiago

STEFAN LARENAS RIOBO, cientista social, Presidente de la ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE CHILE A.C., asociación de consumidores constituida al amparo de la Ley 19.496, corporación de derecho privado, ambos domiciliados en Paseo Bulnes N° 107, oficina 43, ciudad y comuna de Santiago, a US. digo:

En la representación invocada, vengo en deducir la acción colectiva contenida en el artículo 50 de la Ley de Protección de Derechos del Consumidor N° 19.496 todavía vigente y no modificada por la Ley N° 21.081 de 2018, en contra de PORSCHE CHILE S.p.A., rol único tributario 76.245.828-4, filial del Grupo Volkswagen AG, representada por su Gerente General o CEO Eduardo Alfonso Pastén Guzmán, cédula nacional de

identidad N° 7.514.412-1, ingeniero comercial, ambos domiciliados en Avda. Apoquindo 5400, piso 20, Las Condes, Santiago, y en contra de **COMERCIALIZADORA DITEC AUTOMOVILES S. A.**, en adelante, indistintamente "DITEC", rol único tributario 96.899.100-0, representada por **Tomás Esteban Etcheverry Schirmer**, ingeniero comercial, cédula nacional de identidad N° 13.521.999-1, ambos domiciliados en Avda. Apoquindo 3039, piso 12, comuna de Las Condes, Santiago, a fin de que se declare que los demandados han infringido las disposiciones legales que se señalan a continuación, lo que ha afectado al interés colectivo de los consumidores y el interés difuso de todos los habitantes de ciudades de Chile impactadas por la contaminación atmosférica, solicitando en definitiva que: (i) se declare que la conducta de las demandadas han infringido las disposiciones de la Ley de Protección de Derechos del Consumidor N° 19.7496 y afectado el interés colectivo y el interés difuso de los consumidores, (ii) se apliquen multas a las demandadas por cada infracción cometida a las que se les condene en definitiva; (iii) declarar la procedencia de indemnizaciones o reparaciones, por los montos que US. determine de acuerdo al mérito del proceso, para los grupos y subgrupos de consumidores afectados y para todos quienes sufrieron por la contaminación atmosférica producida por los automóviles comercializados por las demandadas a que referiremos a continuación, ordenando conjuntamente el retiro, reemplazo o reparación según sea procedente respecto de los vehículos que no cumplen con las normas de emisión de gases vigentes en Chile, (iv) se ordene a las demandadas retirar de sus ofertas de venta los automóviles defectuosos mientras estos no sean reparados y cumplan con las normas de emisión de gases vigentes en Chile; y (v) que las demandadas sea condenadas al pago de las costas de esta causa.

#### **I.- LAS ACCIONES COLECTIVA Y DE INTERES DIFUSO, EL LEGITIMADO ACTIVO Y LA DETERMINACION DEL INTERES COLECTIVO Y DIFUSO QUE TUTELA LA ACCION.**

En el inciso 5° del art. 50 de la ley 19.496, Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores (en adelante LPDC) vigente, se señala que son de interés colectivo las acciones que se promueven en defensa de derechos comunes a un conjunto determinado o determinable de consumidores, ligados con un proveedor por un vínculo contractual.<sup>1</sup> En el inciso 6° del mismo artículo se señala que son de interés difuso

---

<sup>1</sup> Las modificaciones introducidas por la Ley 21.087 no entran en vigencia, sino hasta marzo de 2019, en virtud del Artículo Primero transitorio de dicha ley.

aquellas acciones que se promueven en defensa de un conjunto indeterminado de consumidores afectados en sus derechos.

La acción que tutela al interés colectivo requiere que se promuevan en defensa de derechos comunes, es decir, de un grupo de consumidores que tienen derechos de iguales características, determinados o determinables, que tengan a su vez un vínculo de carácter contractual con un proveedor. La acción que tutela el interés difuso de los consumidores, requiere que se promueva el interés de un conjunto indeterminado o indeterminable de consumidores, que pueden haber sido afectados en sus derechos, aunque estos no tengan origen contractual. El procedimiento para cautelar ambos es el mismo y no existen incompatibilidades para demandar, de acuerdo a las reglas generales, uno en subsidio del otro o, como en este caso, ambos conjuntamente.

Hacemos desde ya presente a US. que el presente caso permite, de acuerdo a sus características, accionar tanto en defensa del interés colectivo como del interés difuso de los consumidores, conforme se precisará en las secciones sucesivas.

En cuanto a la legitimación activa para promover este tipo de acciones, el legislador entregó el derecho a ejercer las acciones del Art. 50 de LPDC a determinados sujetos, individualizados en el artículo 51 de la LPDC, y que son: 1.- El Servicio Nacional de Consumidor (SERNAC); 2.- Una Asociación de Consumidores constituida, a lo menos, con seis meses de anterioridad a la presentación de la demanda y que cuente con la debida autorización de su asamblea para hacerlo; y 3.- Un grupo de consumidores afectados en un mismo interés, en un número no inferior a 50 personas.

La **Organización de Consumidores y Usuarios de Chile A.C.** (en adelante, **ODECU**) es una organización de consumidores constituida en 1960, con 58 años de historia en la defensa de los consumidores chilenos, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo fin es resguardar los derechos de los consumidores chilenos mediante el ejercicio de todas las facultades que le otorga la ley, entre las que se encuentra particularmente el ejercicio de acciones en representación de los intereses colectivo y difuso de los consumidores, según se establece en la LPDC. La ODECU se constituyó por escritura pública de fecha 16 de agosto de 1960, otorgada ante el Notario de Santiago don Roberto Arriagada Bruce, y su personería jurídica fue concedida por Decreto Supremo N° 6479 del Ministerio de Justicia de fecha 29 de noviembre de 1960, la que se encuentra vigente según certificado extendido por la División de Asociatividad

y Economía Social del Ministerio de Economía de fecha 5 de noviembre de 2018, en el que se certifica que el suscrito es el Presidente de esta corporación y que ODECU se encuentra inscrita en el Registro de Asociaciones de Consumidores bajo el N° 6 – AC y su personalidad jurídica se encuentra vigente.

Es del caso que la Asamblea de socios de ODECU celebrada con fecha 26 de octubre de 2018, ha adoptado el acuerdo de presentar esta demanda en defensa de los intereses colectivos de los consumidores de algunos automóviles importados por Porsche Chile S.p.A. y demás proveedores vinculados al escándalo “Dieselgate”, por la comercialización de automóviles de las marcas Volkswagen, Audi, Skoda, y Porsche, así como de los intereses difusos de los habitantes de ciudades de Chile impactadas por la contaminación atmosférica. El Acta de dicha Asamblea se ha reducido a escritura pública con fecha 31 de octubre de 2018, en la 35ª Notaría de Santiago de doña Elena Torres Seguel, que se acompaña en el otrosí.

En consecuencia, de conformidad a lo previsto en el N° 1, letra b) del art. 51 de la LPDC, la ODECU se encuentra legitimada para deducir la presente demanda en protección de dichos intereses colectivos que se detallan a continuación, por ser una Asociación de Consumidores constituida, con seis meses de anterioridad a la presentación de la acción, y que cuenta con la debida autorización de su asamblea de socios para hacerlo.

La acción colectiva se presenta para cautelar el interés colectivo de los consumidores, quienes como clientes (en adelante nos referiremos a ellos como clientes-consumidores) adquirieron **vehículos de las marcas Porsche, Volkswagen, Skoda y Audi**, importados, homologados, y comercializados en Chile por las demandadas, directamente o a través de concesionarios, y fabricadas por su matriz en Alemania u otros países donde tienen fábricas, los cuales contenían un software y un diseño de piezas acorde que les permitía engañar a la autoridad y a los usuarios respecto de las reales emisiones de gases y el impacto contaminante de estos vehículos.

Asimismo, esta acción se presenta para cautelar los intereses difusos de todos los habitantes de ciudades de Chile impactadas por la contaminación atmosférica producida por dichos automóviles defectuosas que, producto del engaño a los clientes-consumidores, han producido contaminación que puede llegar a superar en más de 40 veces lo permitido y que ha sido asociada a enfermedades cardiovasculares y daños en

las vías respiratorias. El número potencial de afectados directamente por este fraude alcanza, según distintas estimaciones, aproximadamente los 5000 clientes-consumidores. Sin embargo, esta cifra incorpora sólo los modelos de vehículos que las propias empresas denunciadas han revelado mediante la prensa como parte de este fraude, cuestión sustancial pues en otras jurisdicciones se han descubierto modelos adicionales que también producen contaminación más allá de lo permitido y que son comercializados en Chile con los mismos defectos. Lo anterior podría incrementar sustancialmente el número de clientes-consumidores afectados. En todo caso, el número potencial de clientes-consumidores afectados por la contaminación, incluidos los compradores, sus familias, quienes conviven con ellos en estacionamientos de edificios o centros comerciales, o quienes simplemente deben esperar tras ellos en el tráfico, superan los cientos de miles de chilenos, distribuidos en todos los rangos etarios y localidades de nuestro país.

## **II.- LOS HECHOS.**

### **A. ANTECEDENTES GENERALES**

#### **1.- El perfil del proveedor y los clientes-consumidores afectados.**

Porsche Chile S.p.A. (en adelante “Porsche” o “Porsche Chile”), filial del Grupo Volkswagen AG (en adelante también “VW”), importa, homologa y comercializa en Chile, a través de distribuidores o directamente, las marcas Volkswagen, Audi y Skoda que fabrica su matriz en distintas partes del mundo. Asimismo, el otro demandado en el presente libelo, DITEC, comercializa en Chile automóviles de marca Porsche

Dentro de las líneas que estas marcas venden, se encuentran aquellas que usan motor de tecnología diésel (comúnmente conocidos como “petroleros”), a veces identificados con la sigla “TDI”<sup>2</sup>. Los automóviles con motores diésel en la gama alta como los que importa, homologa y comercializa Porsche Chile han ganado terreno en ventas por tres características que sus consumidores consideran esenciales: calidad, rendimiento (*performance*) y bajo costo por kilómetro recorrido sin sacrificio al medioambiente. Quienes adquieren en este tipo de automóviles –más caros que modelos similares con motores bencineros comparables– son personas que esperan usar muchísimo su automóvil por lo que necesitan que éstos sean: duraderos (que

---

<sup>2</sup> En lo sucesivo, se usará este término para referirse en general a los motores de las marcas y modelos que motivan la presente acción y que usan la tecnología diésel.

envejezcan bien), que tengan muy buena aceleración y potencia (que tengan buena respuesta pues pasan mucho tiempo en ellos), y que tengan un bajo costo por kilómetro recorrido cumpliendo los estándares ambientales. Este último beneficio lo obtienen de usar petróleo en vez de gasolina.

## **2.- Los supuestos avances tecnológicos desarrollados por el grupo Volkswagen AG.**

Hasta mediados de la década pasada se creía que los vehículos de alta gama que requieren tener un buen rendimiento y aceleración, abandonarían los motores diésel pues se preveía que éstos no lograrían cumplir con los cada vez más exigentes estándares ambientales. Siendo el petróleo un combustible menos explosivo y menos refinado que la gasolina, éste producía muchos residuos especialmente a velocidades bajas o de arranque que es dónde estos vehículos marcan la diferencia.

Al contrario de lo supuesto, a mediados de los años noventa VW sorprendió a la industria y logró quebrar las predicciones introduciendo motores diésel de última generación, turbo-aspirados, que tenían potencia similar a los automóviles gasolineros, y niveles de contaminación que cumplían con las normas que se les exigían. **Sin embargo, se descubriría – años después - que ello era solo una apariencia y fue un engaño.**

El supuesto logro obtenido por VW, que parecía producto de un avance tecnológico, resultó como se dijo, ser **un engaño**. Como no pudieron compatibilizar la potencia y el rendimiento con el uso de petróleo limpio, los ejecutivos e ingenieros de VW **decidieron dolosamente crear un sistema para defraudar a los sistemas de detección de emisiones, escondiendo la contaminación real producida por sus vehículos**. Con este ardid, el fabricante logró que todas sus filiales vendieran vehículos que, en la mayoría de los países, entre ellos Chile, no habrían sido autorizados a circular.

De no haber mediado la conspiración y el subsecuente engaño a autoridades y consumidores, los medidores de emisión de gases habrían mostrado que los modelos del grupo VW a algunas velocidades, habrían **superado fácilmente 40 veces el máximo de contaminación por kilómetro permitido.**

Con este engaño ejecutado a nivel global, el grupo Volkswagen A.G. logró ser por algunos meses el mayor fabricante de automóviles del mundo. Esta meta se logró despreciando la salud de los consumidores que usan estos vehículos o viven en las ciudades en que ellos circulan y, de paso, despreciando también el medioambiente. Este es un costo que todos los ciudadanos pagamos y seguimos pagando, cuestión que hace plenamente procedente el ejercicio de la presente acción en defensa de los intereses colectivos y del interés difuso de los usuarios y ciudadanos de nuestro país.

## **B. EL FRAUDE A LOS CONSUMIDORES.**

### **1.- Origen y descubrimiento del fraude a nivel global.**

Los hechos que motivan la presente demanda, fueron descubiertos a mediados del año 2015. De acuerdo a las querellas criminales presentadas en Estados Unidos (ver, querella contra Oliver Schmidt, Caso N° 16-mj-30588 del Corte de Distrito de Estados Unidos de Michigan del Este), ya en junio de 2015, los reguladores americanos del Estado de California habían descubierto que los automóviles petroleros del grupo VW presentaban niveles de contaminación en movimiento muy superiores a los permitidos y a los que mostraban en los testeos estándar de emisión de gases que se realizan de forma estacionaria sobre rodillos.

Confrontados con la evidencia, se descubrió que inicialmente los ejecutivos de VW mintieron. Pruebas aportadas en los juicios penales correspondientes, señalan que los ejecutivos que concurrieron a declarar en los procesos fueron a tratar de desorientar a las autoridades pues tenían un cabal conocimiento de la existencia de un mecanismo escondido en los motores petroleros del grupo VW. Este mecanismo, que incorporaba sensores y piezas, es decir, hardware, y además un software para controlar el comportamiento del automóvil, estaba diseñado **exclusivamente para engañar el testeo de emisión de gases**. La conspiración de esconder a la autoridad la existencia de estos mecanismos configuraron un delito y fue a propósito de la investigación de este delito, que surgió la evidencia relevante de este caso.

Las normas que regulan la detección de emisiones en Estados Unidos determinan que es lo que debe cumplir un fabricante que desea obtener lo que se denomina un "certificado de conformidad". Sólo pueden obtener este certificado de conformidad los vehículos que cumplen con las exigencias de seguridad y ambientales, entre otras. El

procedimiento para obtener un certificado de conformidad se basa en declaraciones del mismo fabricante y en las pruebas que realiza la autoridad o las personas a quienes ésta delegue el control externo. Antes de ser testeados los vehículos, los fabricantes deben describir sus motores, sus sistemas de control de emisión y los componentes de sus sistemas de combustible. Entre los detalles que deben incluir, deben señalar si sus vehículos “cuentan con sistemas auxiliares de control de emisiones” (AECD, por sus siglas en inglés). De acuerdo a la regulación (40 Code of Federal Regulations § 86, traducción libre), los AECD son “cualquier elemento de diseño que mida temperatura, velocidad, revoluciones por minuto, cambio en las marchas, apertura de tomas de aire, o cualquier otro parámetro que active, controle, retrase o desactive la operación de cualquier componente del sistema de control de emisiones.” La exigencia de la declaración sobre los AECD busca precisamente evitar que fabricantes diseñen autos que pasen pruebas regulares, pero luego se comporten distinto en manos de sus dueños. **El mecanismo diseñado por VW para sus modelos diésel corresponde a un AECD y los ejecutivos conspiraron para ocultarlo.**

Es del caso US. que desde 2006 en adelante y al menos hasta septiembre 2015, cuando se conoció públicamente el escándalo VW y el momento en que aparentemente la práctica habría cesado – cuestión que tampoco nos consta–, el grupo VW produjo motores diésel que tienen un sistema auxiliar de control de emisiones (AECD) muy sofisticado que detecta las condiciones ambientales en que el auto está funcionando y es capaz de “adivinar” cuando el vehículo está siendo testado para bajar sus niveles de contaminantes. En particular, los automóviles de grupo VW y sus marcas, están diseñados para disminuir sus emisiones de óxidos de nitrógeno, un gas resultante de la combustión del petróleo que tiene efectos muy perniciosos en la salud, a niveles reglamentarios durante los tests.

Con esta fórmula, el grupo VW logró que sus filiales en todo el mundo, incluido Chile, obtuvieran el equivalente a los “certificados de conformidad” que se emiten en cada país y comercializaran sus automóviles. Chile no fue la excepción, resultando ser uno de los países víctimas de este mecanismo fraudulento.

## **2.- Influencia en el caso de Chile.**

En Chile las normas de seguridad, las normas de emisiones de gases y, en general, la contaminación que produce un modelo determinado, se miden antes de



autorizar su introducción al mercado. Este proceso es conocido como homologación y en lo referente a la emisión de gases está regulado por el **Decreto 211 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1991 y sus modificaciones**.

Este Decreto 211 del MTT de 1991 fija los estándares de contaminación que deben cumplir los vehículos en Chile. Dado que nuestro país no cuenta con una industria automotriz y está abierto al mundo en el comercio de bienes, permite que se homologuen en Chile vehículos que cumplen con los estándares de contaminación ya sea de Estados Unidos o de Europa, a elección del fabricante. Éstos últimos son más laxos y se conocen popularmente como la norma o el estándar “Euro” (EuroIII, EuroIV, EuroV). La norma Euro impone límites a las cantidades máximas de los distintos tipos de contaminantes que los automóviles pueden emitir, dependiendo de si se trata de vehículos de uso particular o comercial, y de su tamaño, peso y cilindrada. Entre los contaminantes más importantes que se controlan en las normas se encuentran el monóxido de carbono (CO) y los óxidos de nitrógeno (N<sub>x</sub>O<sub>x</sub>). Pues bien, en el caso de los vehículos Volkswagen, Audi y Skoda importados y comercializados por Porsche Chile S.p.A., y los vehículos Porsche, comercializados por DITEC, el fraude se replica de manera idéntica a lo expresado en los casos de Estados Unidos y Europa, pues ingresaron al mercado automóviles con el mismo sistema AECD para engañar a los sistemas de medición de emisión de gases, de manera tal que el nivel de contaminantes realmente emitido por los autos de VG es mucho mayor de lo tolerado según nuestra normativa ambiental y de transportes.

Para ilustrar un buen ejemplo, encontramos el caso del **Modelo Skoda Fabia 2013 TDi** que Porsche SpA comercializó en Chile, el cual se encuentra muy bien descrito en el reportaje televisivo denominado “Dieselgate”<sup>3</sup>, dirigido por el periodista señor Emilio Sutherland del área Reportajes de Canal 13, emitido el día 9 de septiembre de 2018, cuyos principales descubrimientos se resumen en el apartado siguiente.

### **C. CASO EJEMPLO: MODELO FABIA 2013 TDi.**

Las normas Euro actualmente vigentes en Chile para la emisión de gases (DL211 del MTT de 1991), establecen que los vehículos livianos de uso particular como el Skoda Fabia pueden emitir como máximo 0,18 gramos por kilómetro de óxido de nitrógeno

---

<sup>3</sup> En lo sucesivo, se usará la expresión “Dieselgate” para referirse de manera general al caso que motiva la presente acción. Tal nombre es el que ha recibido en forma mundial el caso. Otras denominaciones son “Volkswagen emissions scandal” (Escándalo de Emisiones Volkswagen) o “Emissionsgate”.

( $\text{N}_x\text{O}_x < 0,18 \text{ g/km}$ ). El modelo Skoda Fabia analizado en el reportaje fue homologado<sup>4</sup> bajo un estándar de  $\text{No}_x = 0,13 \text{ g/km}$ , es decir,  $0,05 \text{ g/km}$  menor al máximo permitido.

Resulta que en pruebas realizadas por expertos de las Universidades Federico Santa María y Tecnológica Metropolitana contactados por el equipo de Canal 13, muestran en cámara que el Skoda Fabia circulando por las calles emite hasta  $1,18 \text{ g/km}$  de  $\text{N}_x\text{O}_x$ . Esta cifra es 6,6 veces lo máximo permitido en Chile, y 9,2 veces superior al nivel de contaminación bajo el cual el Skoda Fabia fue homologado.



FUENTE: REPORTAJE CANAL 13, "DIESELGATE" 9/9/18, MIN. 17:35 EN ADELANTE.

En la práctica, los dispositivos fraudulentos del Skoda Fabia esconden más de 1 gramo por kilómetro de  $\text{N}_x\text{O}_x$ . Esta práctica se repite en decenas de modelos del grupo VW, vendidos desde el año 2006 en adelante y no es necesario probarlo por ser un hecho público y notorio, como se señalará a continuación.

#### D. RECONOCIMIENTO DEL FRAUDE POR VW.

El año 2015 el grupo VW A.G. confesó a nivel mundial que se vendieron en todo el mundo más de 11 millones de automóviles diésel con un sistema computacional que alteraba las pruebas de emisión de partículas contaminantes.

<sup>4</sup> Es decir, registrado por la autoridad conforme al Decreto 211 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

El Sr. Oliver Schmidt, un ciudadano alemán y Gerente de Medioambiente e Ingeniería de VW en el Estado de Michigan, EEUU, mintió sobre el efecto del software referido, y solo tras ser procesado criminalmente aceptó ser condenado a una pena de 7 años y USD 400.000 en multas, máximo de la multa y al máximo de cárcel pedido por la fiscalía norteamericana.

Por su parte, el Pdte. Ejecutivo VW América, Sr. Michel Horn, el 21 de septiembre de 2015, en la que supuestamente sería la fiesta de lanzamiento del nuevo modelo VW Passat en Brooklyn, Nueva York, EEUU, declaró públicamente lo siguiente:

*"Seamos claros respecto esto: nuestra compañía fue deshonesta con la Agencia de Protección del Medioambiente (EPA) y con el Comité de recursos del aire de California, y con todos Ustedes... en mis palabras alemanas, las fregamos.... [j]unto con nuestra casa matriz alemana estamos comprometidos a hacer lo que sea necesario, y empezar a recuperar la confianza de todos ustedes."*<sup>5</sup>

Esta confesión espontánea sería un adelanto de su presentación ante el Comité de Energía y Comercio del Congreso de Estados Unidos el día 8 de octubre de 2015, en las que señaló:

*"Quiero ofrecer sinceras disculpas por el uso de VW de un software que servía para engañar las pruebas regulares de emisiones.... Hemos roto la confianza de nuestros consumidores, concesionarios, empleados, como al público y los reguladores ...En la práctica usamos un software que engañaba ... [H]emos violado los estándares de emisiones... Estamos determinados [como VW] a hacer las cosas bien. Esto implica aceptar las consecuencias de nuestros actos, proveer un remedio, y empezar a recuperar la confianza de nuestros clientes, concesionarios, empleados, reguladores y el público norteamericano".*<sup>6</sup>

Todos estos son **hechos públicos y notorios** fueron debidamente cubiertos por la prensa mundial en su época. Hasta el día de hoy éstos tienen repercusiones y han dado origen a múltiples juicios en distintas jurisdicciones del mundo, entre las que encontramos, US., sólo para mencionar algunas de ellas, las siguientes:

- En marzo de 2018 se inició la tramitación de una acción colectiva en defensa de los intereses de los consumidores, en Sídney, Australia,

<sup>5</sup> En el original en Inglés: "... in my germans Words, we screwed it up!"

<sup>6</sup> La transcripción completa del testimonio Michael Horn en inglés puede ser descargada del sitio oficial del Congreso Norteamericano en el siguiente vínculo: <https://docs.house.gov/meetings/IF/IF02/20151008/104046/HHRG-114-IF02-Wstate-HornM-20151008.pdf> . Extractos de las frases de Horn en vivo con subtítulos pueden ser también encontradas en el Reportaje T13 "Dieselgate", minuto 10:32, emitido en señal abierta el 09/09/2018.

<https://www.sbs.com.au/news/australia-s-class-action-against-volkswagen-begins-over-emissions-scandal>).

- En mayo de 2018 en Alemania, el gobierno creó un mecanismo de compensación colectivo similar a las acciones colectivas, (<https://www.ft.com/content/d1dc78d6-53a1-11e8-b3ee-41e0209208ec>). Hace pocos días, se dio inicio al juicio bajo la modalidad de la acción colectiva, situación pionera en dicho país (<https://global.handelsblatt.com/companies/vws-dieselgate-victims-set-pioneer-class-action-lawsuits-germany-962749>; <https://www.reuters.com/article/us-volkswagen-emissions-suit/german-consumer-group-files-class-action-suit-on-behalf-of-volkswagen-owners-idUSKCN1N64OI>). Sin perjuicio del inicio de dicha acción, ya en junio de 2018, VW accedió a cancelar una multa ascendente a 1.000 millones de euros, tras los incumplimientos determinados en una investigación de la Fiscalía de ese país (<https://www.elmostrador.cl/mercados/2018/11/01/decenas-de-miles-de-alemanes-presentan-demanda-colectiva-contr-vw/>).
- En abril de 2018 en Inglaterra, se dio a orden de litigación conjunta (<https://www.ft.com/content/681a49f4-3048-11e8-ac48-10c6fdc22f03>).

Como puede ver US., casi todas las acciones han surgido este año, una vez que se han conocido los resultados de los acuerdos que pusieron fin a la litigación en Estados Unidos, jurisdicción dónde los demandantes tienen más herramientas para descubrir los abusos, y donde VW ha estado expuesta a mayores sanciones judiciales.

Para mayor ilustración de US. el año 2017 en Estados Unidos, se creó un Panel de Litigación Multi-distrito (Multi-district Litigation Panel o MDL) cuya finalidad era consolidar los juicios colectivos de distintos estados en el Distrito Norte de California. Tras el trabajo de este Panel se ha llegado a multimillonarios acuerdos de reparación respecto de modelos VW de 2.0 y 3.0 litros en 2018, cuyo resumen puede verse en este link: <https://www.cand.uscourts.gov/crb/vwmdl>.

Cabe señalar que respecto de los vehículos sobre los que la compañía ha llegado acuerdo para reemplazar, recomprar, reparar e indemnizar, según las circunstancias, en Estados Unidos, se encuentran modelos que no se han reconocido afectados por Porsche Chile a la prensa en Chile, por ejemplo, con motores de 2.0 litros:

1. Volkswagen Jetta TDI (2009-2015),

2. Volkswagen Jetta SportWagen TDI, (2009-2014),
3. Volkswagen Beetle TDI (2012-2015),
4. Volkswagen Beetle Convertible TDI (2012-2015),
5. Audi A3 TDI (2010-2015),
6. Volkswagen Golf TDI (2010-2015),
7. Volkswagen Golf SportWagen TDI (2015),
8. Volkswagen Passat TDI (2012-2015);

y entre los motores de 3.0 litros:

1. Volkswagen Touareg (2009-2016),
2. Audi Q7 (2009-2015),
3. Audi A6 (2014-2016),
4. Audi A7 (2014-2016),
5. Audi A8, A8L (2014-2016), y
6. Audi Q5 (2014-2016).

Asimismo, deben agregarse los automóviles de marca Porsche, categoría SUV, comercializados en nuestro país por la demandada DITEC, correspondientes a los siguientes modelos:

1. Porsche Cayenne Diesel, motor 4,2 litros, V8 (2013-2016)<sup>7</sup>,
2. Porsche Macan, motor 3 litros, V6.

## **E. LOS DAÑOS:**

### **E.1 DAÑOS AL INTERÉS COLECTIVO.**

Los hechos descritos en este apartado generaron y siguen generando un indudable daño a todos los consumidores de automóviles diésel que contienen el mecanismo de control de emisiones (AECD) fraudulento de VW. Estos daños sufridos por los usuarios, presentan diversos elementos tanto de tipo patrimonial como LPDC, entre los que se cuentan la pérdida de valor, los gastos por reparaciones y la incertidumbre provocada a los consumidores. Estos daños pueden estimarse que

---

<sup>7</sup> Hasta aquí, la lista comprende aquellos modelos que son parte del "Acuerdo VW" o "VW Court Settlement" y del denominado "Acuerdo Bosch" o "Bosch Settlement", correspondientes al Programa de solución sobre emisiones de Volkswagen/Audi/Porsche versiones diésel. El texto completo del acuerdo puede encontrarse en los siguientes links:  
 = <https://www.cand.uscourts.gov/vwmdl/final-settlement-bosch>;  
 = <https://www.vwcourtsettlement.com/es/> )

consisten, a lo menos, en aquellos referidos al menor valor de los vehículos, por el costo de las reparaciones asociadas para el cumplimiento de la normativa sobre emisiones y la incertidumbre generada sobre el valor futuro de ellos, la posibilidad de repararlos y la de contar con un efectivo servicio técnico para los modelos afectados, como precisaremos a continuación.

Una primera cuestión, es el daño por el menor valor de los vehículos usados en el mercado automotriz. Cada vez se hace más patente que los consumidores de autos de alta gama como los que son objeto de esta demanda son sensibles a consideraciones medioambientales y no estarán dispuestos a comprar vehículos como éstos, nuevos o usados. El Reportaje de T13 “Dieselgate” ya mencionado contiene varios testimonios de consumidores que dan cuenta de sentirse... *“...estafando al planeta...”* (4’ 30”), *“...que te están estafando”* (6’ 40”). Uno de ellos es explícito al señalar: *“Tuviera la opción de comprar un auto que contamina 40 veces más que lo que contamina otro, no lo habría comprado”* (16’ 50”). Este menor valor de los vehículos en cuestión se acrecentará en la medida que más potenciales compradores tomen consciencia de que comprar estos vehículos se convertirá crecientemente en un problema. Mañana podrían perder su revisión técnica y el soporte de VW (que a nivel mundial los está abandonando),. VW no venderá motores diésel de las marcas Volkswagen, Audi y Porsche en Estados Unidos. De hecho, si un consumidor chileno quisiera llevar su automóvil VW diésel a Estados Unidos, bajo los tratados vigentes, en estos momentos, su automóvil no sería autorizado a circular en dicho país. En definitiva, los vehículos ya han perdido valor y muchos consumidores, que creen haber hecho una “inversión”, podrían verse mañana atrapados con vehículos que no tendrán mercado ni – eventualmente - autorización para circular.

Con lo dicho en los párrafos anteriores, de la sola lectura de los análisis revisados, los cuales como se señaló son de público conocimiento, resulta evidente que una persona al momento de definirse por la compra de un auto usado, evitará comprar algunos de aquellos “petroleros” que fabricó VW pues estos presentan adulteraciones en sus mecanismos de detección de gases.

¿Quién, consciente de este engaño, querría adquirir uno de estos modelos? La respuesta es fácil y rápida: prácticamente nadie salvo que el precio que por él pague sea considerablemente menor a otro que podría comprar de similares características, pero sin las adulteraciones señaladas.

Queda meridianamente claro entonces que si alguien quiere vender un auto de aquellos que VW fabricó adulterados, al momento de fijar el precio de venta tendrá que tener presente el perjuicio que le ha causado la compra del vehículo alterado y la pérdida de prestigio que por ello tienen estos autos VW en el mercado. Un somero análisis de la depreciación en sus precios y la dificultad en la venta de los mismos que han tenido estos vehículos en el mercado nos permite dar cuenta de este perjuicio los dueños de los mismos, reflejado en esta pérdida de valor. No cabe duda que la plusvalía que tiene un auto, o simplemente el hecho de no perder valor, depende en forma fundamental del prestigio y calidad de la marca que lo fabrica. En este caso este prestigio se perdió en forma inmediata y violenta producto del descubrimiento de las adulteraciones en los motores.

En seguida, una segunda perspectiva del perjuicio causado, está el daño producido por el costo de las reparaciones. Como señala Alfonso Cádiz, secretario técnico del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), en Reportajes T13 "Dieselgate" minuto 20:18, hasta el momento VW no ha ofrecido una solución técnicamente aceptable en Chile para reparar los vehículos afectados por el fraude. Esto es respaldado por Alberto Ayala, subdirector ejecutivo del Consejo de Recursos del Aire de California, también entrevistado en el programa referido, en el minuto 21:45, adelanta que no se trata de simplemente reprogramar el computador los vehículos sino que se requiere cambiar piezas esenciales. Si hemos de guiarnos por lo actuado por la misma compañía VW, cuyos hechos la delatan en sus acuerdos en los Estados Unidos, estas reparaciones no son baratas, y en muchos casos serán económicamente inviables dado el valor de los vehículos. Para reparar el fraude, no sólo basta con reprogramar el computador, deben cambiarse una serie de piezas, entre ellas sensores, catalíticos, filtros, un segundo computador que controla marchas y los sistemas de expulsión de gases. Los costos implicados presumen que no todos los automóviles podrán ser reparados.

De hecho, VW sólo ha declarado su disposición a reparar en Estados Unidos algunos modelos de 4 cilindros con motores de TDi 3ra generación. Las pruebas iniciales se han hecho en vehículos que la misma VW recompró hasta el 1° de septiembre de 2018. Las condiciones de viabilidad para la reparación ofrecidas por la misma VW son que (i) se requiere poder reprogramar computadores de caja y motor (ii) además cambiar filtros de partículas, diesel exhaust fluid (DEF), catalítico y (iii) agregar nuevos sensores.

Por otra parte, los modelos que podrían ser reacondicionados para la venta también son limitados: solo Beetles, Golfs, Jettas, y Audi A3s con motores 2.0- TDI. Cabe señalar, US, que estos vehículos corresponden sólo a 67.000 del total 355.000 vehículos recomprados por VW en EEUU y se trata de modelos de alta gama. Aplicando esta proporción a Chile, significa que sólo el 18,8% de los vehículos VW circulando en Chile podrían ser reparados, aunque la cifra podría ser mucho menor dado que en Estados Unidos no se comercializa la marca Skoda, por lo que el porcentaje de vehículos con motores 1,6 y 1,4 litros en ese país es menor al que dichos vehículos tienen en Chile. No está claro si estos modelos de VW son o no reparables o no es económicamente viable repararlos, pues no existe oferta de VW respecto de ellos, no obstante ser modelos afectados por el fraude. Por último, cabe señalar, US, que estos costos de reparaciones, para los autos que hasta el momento VW ha considerado viable reparar, ni siquiera dejarán los autos en condiciones de cumplir cabalmente con las normas ambientales en Estados Unidos. La flexibilidad del sistema judicial norteamericano permite a los jueces modificar la ley y eso fue lo que hicieron al sancionar el acuerdo. Los vehículos del grupo VW reparados gozarán de normas especiales que les permitirán contaminar más en distancias cortas, lo que se compensa en el acuerdo, con niveles más exigentes que para el resto de los vehículos, en distancias largas. En Chile nuestro sistema legal no permite esta flexibilidad y es posible que, al no poder alterarse las normas de emisión para los VW, estas reparaciones sean estériles. En cualquier caso, todas serán excesivamente caras y los consumidores de las marcas VW no deben soportarlas, pues realizaron sus compras bajo engaño.

Finalmente, como tercer elemento, encontramos el problema de la incertidumbre. Dado que Chile no produce automóviles VW, existe la posibilidad cierta de que, siguiendo la tendencia mundial manifiesta conforme con la cual estos vehículos han perdido en menos de 2 años más de 20% de participación de mercado y en algunos países los motores diésel del grupo VW dejarán de circular, los consumidores de marcas VW en sus versiones TDi se vean abandonados por la marca y sus representantes, quienes aludirían prescripción de las garantías y derechos legales de los contratantes, para eximirse de su responsabilidad.

Como se señaló, es de público conocimiento que la duración y valor de un vehículo en el mercado automotriz depende fundamentalmente de la calidad y buen funcionamiento de sus motores. En este caso, y producto de las ya mencionadas adulteraciones, es de toda lógica pensar y deducir que estos motores fraudulentamente



adulterados tendrán una vida útil muy menor a la que se ofrecía, y un interés mucho menor en el mercado. En efecto, por el solo hecho de haberse falseado piezas de estos motores, se vulneró la integralidad del funcionamiento de estos pues al tener incorporados sensores que simulaban las mediciones, estas mediciones falsas importan que el motor no reciba la información adecuada y además funcione como si lo estuviera haciendo en forma normal. Hacer funcionar un motor de alta tecnología con información adulterada evidentemente produce que éste lo haga de una manera inadecuada, generándose la obsolescencia del mismo en forma precoz.

US., cualquier estimación de estos daños particulares a cada consumidor de esta clase de vehículos requeriría de un nivel de prueba que frustraría el propósito de una acción colectiva como la presente, los daños han ameritado en Estados Unidos programas de recompra por el valor íntegro del vehículo, o alternativamente una compensación de 10,000 dólares a cada poseedor de un vehículo afectado por el fraude. **Nuestra petición a US. para proteger los derechos de los consumidores chilenos es de similares características a la norteamericana, que se resume en que se ordene a las demandadas: la reparación de los vehículos que se puedan reparar, un programa de recompra de los vehículos para quienes quieran cambiarse a tecnologías más limpias, y una compensación de 6.5 millones de pesos chilenos para los que deseen mantener sus vehículos y repararlos, bajo riesgo de que sean retirados si no lo hacen, o los valores de daños que US. determine conforme a al mérito del proceso.**

## **E.2 EL DAÑO AL INTERÉS DIFUSO.**

De acuerdo a la LPDC, el interés difuso no es un interés puramente procedimental o de hacer lo correcto, se trata de un interés pecuniario –un daño– que se produce a consumidores que no tienen vínculo contractual con el demandado y que debe ser reparado. En algunos casos la jurisprudencia en Chile ha sido conservadora y ha declarado, por ejemplo, que no habría vínculo contractual entre la usuaria de un vehículo y el proveedor del mismo, si es que el vehículo que utiliza fue comprado en el contrato de compraventa por su marido que además no habría sido afectado por el defecto pues no manejaba este auto, resultando en la indemnidad del proveedor.

Creemos US., que esta interpretación es, por supuesto, errónea. El interés difuso no se trata del interés colectivo incompleto o resultante de una interpretación civilista y

decimonónica de lo que hoy debiera ser considerada una “relación de consumo”. El interés difuso es un interés indemnizable de muchos consumidores cuya determinación con nombre y apellido resulta muy costosa o imposible. Y en el presente caso el interés de los consumidores es que se cumplan las normas que protegen el medioambiente en el que viven y que nuestro legislador ha establecido como las deseadas para todos los habitantes de ciudades con contaminación atmosférica. El daño, por su parte, proviene de la contaminación producida por los vehículos VW, importados, homologados y comercializados, por sí misma o través de terceros, por Porsche Chile SpA y DITEC, las demandadas. Dicho daño tiene asimismo su origen en una conducta que constituye infracción a los deberes del proveedor en el contexto de la Ley de Protección de Derechos del Consumidor chilena, de ahí la pertinencia de la presente acción en defensa del interés difuso de los consumidores.

Chile es un país con un mercado relativamente pequeño que además no produce vehículos por lo que no tiene reales posibilidades de imponer a fabricantes mundiales como VW estándares de contaminación. Por ello, y para favorecer la competencia, Chile adopta la normativa de emisión de óxidos de nitrógeno por kilómetro recorrido de países como Estados Unidos o los de la zona Euro. Sin embargo, Santiago, y otras ciudades de Chile, son ciudades sujetas a altos niveles de contaminación atmosférica derivadas de las condiciones de ventilación de nuestra geografía. Es por ello que Chile debiera ser excepcionalmente estricto en el cumplimiento de las normativas ambientales y reaccionar con el máximo de fuerza que permita la ley a hechos como los ocurridos con los automóviles de las marcas del Grupo VW.

Como ya se señaló, el fraude de VW escondió los reales niveles de contaminación de óxido de nitrógeno,  $N_xO_x$ , producido por sus vehículos. El  $N_xO_x$  es un conjunto de gases muy peligrosos para los seres humanos y otros seres vivos, cuyos perniciosos efectos han sido explicados por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, “EPA” según sus siglas en inglés, institución que cuenta con recursos e investigación sujeta a los más altos estándares científicos. Indica la EPA sobre los gases como el dióxido de nitrógeno ( $NO_2$ ) producido por los motores diésel de VW:

*“... concentraciones de  $NO_2$  pueden irritar las vías respiratorias en el sistema respiratorio humano. Estas exposiciones pueden, en períodos cortos, agravar problemas respiratorios, particularmente el asma, llevando a cuadros respiratorios (como tosidos, silbidos y dificultad para respirar), admisiones a hospitales y visitas a las salas de emergencia. Largas exposiciones al  $NO_2$  pueden contribuir al desarrollo de asma y aumentar la susceptibilidad a infecciones*

*respiratorias. Personas con asma, niños y ancianos están expuestos a mayor riesgo de los efectos [perjudiciales] de la salud del NO<sub>2</sub>. Además de estos daños, el NO<sub>2</sub>, que es uno de los óxidos de nitrógeno más investigados, interactúan con el agua para incrementar la lluvia ácida, flotan en el aire bajo dificultando la visibilidad, y contribuye al desarrollo de polución de nutrientes en aguas costeras.”<sup>8</sup>*

Asimismo, los análisis de diversos estudios relativos al N<sub>x</sub>O<sub>x</sub> han demostrado, con evidencia causalmente suficiente que, en el caso de preexistencias, la susceptibilidad al daño a la salud aumenta radicalmente<sup>9</sup>.

En consecuencia, a la luz de los estudios revisados, la evidencia del daño que produce el N<sub>x</sub>O<sub>x</sub>, es indiscutible. En Estados Unidos el cumplimiento de estándares de emisión es una obligación de resultado para los fabricantes, que la EPA regula y monitorea. Dado que Chile ha asimilado absolutamente estos estándares en el DL 211 del MTT de 1991 y sus modificaciones, las obligaciones que se generan en Chile también debieran ser de resultado.

El Dieselgate, o fraude de las emisiones contaminantes en los motores diésel, ha sido asociado a la muerte prematura a 4.560 personas al año en Unión Europea (UE), Noruega y Suiza, lo que eleva la cifra de fallecidos en un escenario normal (cumpliendo los límites previstos) de 5.270 a 9.830, según un nuevo estudio realizado por entidades académicas y de investigación de Noruega, Austria y Suecia. Los países europeos más afectados son Italia, Alemania y Francia y los que menos, Noruega, Finlandia y Chipre. Estas cifras están en sintonía con previsiones anteriores sobre el número de fallecidos como consecuencia del escándalo, que salió a la luz en 2015 cuando VW admitió la manipulación de los motores.

Lo anterior ha sido refrendado por numerosos estudios científicos. En mayo de este año, un estudio de Nature estimó que el "exceso" de emisiones de los vehículos diésel provocó en todo el mundo 38.000 muertes prematuras en 2015. Otro estudio, publicado por la revista Environmental Research Letters, se centra en la incidencia en Europa. Por su parte, el prestigioso Instituto de Tecnología de Massachussetts (MIT por sus siglas en inglés), atribuye más de 1.200 muertes prematuras en Europa, exclusivamente debido a la exposición a N<sub>x</sub>O<sub>x</sub> de vehículos de VW<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Traducción libre. Original disponible en <https://www.epa.gov/no2-pollution/basic-information-about-no2#Effects>.

<sup>9</sup> Mayores detalles pueden encontrarse en el último informe disponible en el siguiente vínculo: [https://www3.epa.gov/ttn/naaqs/standards/nox/s\\_nox\\_cr\\_rea.html](https://www3.epa.gov/ttn/naaqs/standards/nox/s_nox_cr_rea.html) (en Inglés).

<sup>10</sup> Las noticias que dan cuenta del estudio y sus descubrimientos pueden encontrarse los siguientes links:

- <http://news.mit.edu/2017/volkswagen-emissions-premature-deaths-europe-0303>,
- [http://www.bostonherald.com/business/automotive/2017/03/study\\_vw\\_emissions\\_will\\_lead\\_to\\_1200\\_premature\\_deaths](http://www.bostonherald.com/business/automotive/2017/03/study_vw_emissions_will_lead_to_1200_premature_deaths).

Habría de esperar, US., que ante estas cifras, una actitud diligente de la autoridad, de Porsche Chile y DITEC, fuera reparar o retirar lo antes posible todos los vehículos afectados, sin esperar a que cambien en Chile los sistemas de medición de gases, a sistemas en movimiento, como los realizados en el Reportaje de T13 Dieselgate ya citado, los cuales, por una parte, impedirían que los VW, Skoda, Audi y Porsche que integran el fraude circulen, mientras, por otra, significarán la implementación de sistemas de medición más caros que afectarán a todos los chilenos y todos los fabricantes, incluso a aquellos que al contrario del grupo Volkswagen, no hicieron trampa.

Esta fue la solución, junto con las multas en beneficio de la autoridad, acordada en Estados Unidos, y la que, estimamos, corresponde y debe darse también en Chile.

Cabe señalar, US., que esta petición en protección del interés difuso es plenamente compatible con el interés colectivo de los consumidores desarrollado en el acápite anterior. Ello por cuanto mientras el interés de los consumidores de vehículos VW es que sus autos sean reparados, recomprados para ser sacados de circulación, o que les entreguen fondos para que ellos mismos los reparen a riesgo de no ser autorizados a circular en el futuro, ello soluciona también la afectación del interés difuso, reflejada en la contaminación del aire y sus perniciosos efectos para la salud de la población. Ante ello se incorporan ambos intereses en esta demanda.

**En definitiva, se pide a US. que en protección del interés difuso de los consumidores chilenos se ordene a las demandadas reparar, retirar, o compensar para que reparen los daños ya ocasionados, los vehículos del Grupo Volkswagen AG y todas sus marcas comercializadas en Chile que tengan los dispositivos de control de emisiones que defraudan los controles de emisiones y que permiten que estos vehículos sigan circulando incumpliendo los máximos de emisión permitidos.**

### **III.- EL DERECHO.**

La Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores (LPDC) N° 19.496, norma las relaciones entre los proveedores de bienes y servicios y los consumidores de los mismos. En ella, de acuerdo con la definición de proveedores que señala el art. 1, N° 2, se encuentran, entre otros, aquellas personas jurídicas que habitualmente desarrollen

actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución o comercialización de bienes o servicios a consumidores por los que cobren un precio o tarifa.

La demandada Porsche Chile S.p.A., es parte del grupo Porsche Holding, uno de los mayores comercializadores de automóviles a nivel mundial, con más de 630 mil unidades anuales vendidas y que opera en más de 26 países de Europa, así como en América del Sur y en China. DITEC es también representante de marcas de la compañía en Chile. En Chile la demandada Porsche S.p.A. es el importador de vehículos motorizados que comercializa con las marcas Volkswagen, Audi, Skoda, Volkswagen Vehículos Comerciales, buses y camiones Volkswagen y MAN. Asimismo, junto con sus distribuidores autorizados, Porsche Chile ofrece servicios de venta y post-venta a sus clientes cubriendo todo el territorio chileno.

En consecuencia, Porsche Chile es una sociedad relacionada con el fabricante de automóviles que ha cometido el fraude descrito en el presente libelo, y es la importadora y comercializadora – a través de sus distribuidores autorizados - de los vehículos motorizados de las marcas señaladas en nuestro país, cumpliendo la categoría de proveedor que señala la LPDC en su art. 1°, numeral 2. En similar situación se encuentra DITEC, dada su calidad de representante y distribuidor oficial de vehículos Porsche<sup>11</sup> en Chile.

Por su parte, aquellas personas – naturales o jurídicas – que adquirieron un vehículo motorizado importado, distribuido y comercializado por las demandadas, y que han adquirido repuestos para dichos vehículos importados por la demandada, o bien contratado servicios de mantención de los mismos en los servicios técnicos autorizados por la demandada, tienen para los efectos de la LPDC, la condición de consumidores, de acuerdo a su según el art. 1°, número 1.

En cuanto a las relaciones surgidas entre el proveedor y los consumidores señalados, la primera relación jurídica que nace entre un consumidor que adquiere un vehículo de aquellas marcas importadas, distribuidas y comercializadas por Porsche Chile y DITEC, consiste en un contrato de compraventa de vehículo motorizado, cuyo registro lo lleva el Servicio de Registro Civil. Posteriormente, el consumidor contratará

---

<sup>11</sup> Según señalan en su propia página web, "desde el año 1992, Ditec asumió la representación de Porsche en Chile, la compañía alemana de automóviles deportivos más emblemática del mundo" (ver en <http://www.porschecentersantiago.cl/concesionario/quienes-somos.html>) "

los servicios de mantención en aquellos servicios técnicos autorizados por la demandada, y eventualmente también adquirirá repuestos originales que se utilizan en la reparación y mantención de los mismos.

En este contexto, la LPDC, en su art. 2°, señala expresamente que quedan sujetos a las disposiciones de esta ley, los actos jurídicos que, de conformidad a lo preceptuado en el Código de Comercio u otras disposiciones legales, tengan el carácter de mercantiles para el proveedor y civiles para el consumidor. Las relaciones jurídicas referidas están reguladas por la LPDC, la que estableció obligaciones especiales para proveedor y consumidor, pero por la naturaleza de la acción nos referiremos solamente a aquellas que el legislador estableció para el proveedor y que se han infringido en este caso.

Como se ha dicho, las demandadas importaron desde el año 2006 hasta el año 2016, vehículos Diesel con la tecnología señalada en los capítulos anteriores (TDi), promocionándolos para su venta como motores de alto rendimiento, económicos y a la vez como protectores del medio ambiente, ya que cumplían los parámetros más exigentes de las normas europeas. Ha quedado de manifiesto que la promoción aludida fue un fraude, no solo en Chile sino a nivel mundial, ya que los motores no cumplían con los beneficios ofrecidos, sino, al contrario, eran de menor rendimiento y altamente más contaminantes de lo que la publicidad destacaba. Los atributos de los bienes importados, distribuidos y comercializados por la demandada eran, en definitiva, completamente falsos. Lo anterior implica que Porsche Chile S.p.A., parte del grupo Volkswagen AG, y DITEC, han cometido diversas infracciones a la Ley 19.496, las cuales se precisarán a continuación:

**a) Infracción de los proveedores demandados al deber de información.**

El art. 1 N° 3 de la LPDC establece como derecho del consumidor, y deber del proveedor, la entrega de información básica comercial que deberá contener las características y especificaciones del producto suministrado.

Las demandadas Porsche y DITEC no entregaron información básica comercial a los consumidores acerca de los verdaderos efectos de contaminación que producían la tecnología TDi que incorporaba en los motores diésel de los vehículos que importaban, distribuían y comercializaban.

La infracción cometida por Porsche Chile y DITEC es de la mayor gravedad, pues influyó en la decisión de consumo adoptada por cada consumidor al momento de decidir por la adquisición de uno de sus automóviles, y esa influencia se logró mediante la entrega de información falsa a los usuarios, cuya consecuencia fue la contratación con Porsche y DITEC. Así, si las demandadas hubieran cumplido con dicha obligación, advirtiendo a los consumidores los verdaderos índices de contaminación que producían dichos motores TDi, seguramente ninguna de las 5.000 unidades se habría comercializado en Chile, ya que el consumidor no habría arriesgado su inversión a una eventual sanción de la autoridad que le impida circular por las calles y caminos de nuestro país, o bien adquirido un vehículo cuyos costos de mantención iban a ser considerablemente altos, incluyendo las reparaciones asociadas tanto a la corrección del dispositivo de falseamiento para medición de emisiones, como para mejorar los efectos nocivos del mismo en el motor del automóvil.

**b) Infracción al deber de respetar los términos, condiciones y modalidades de los bienes ofrecidos.**

Las demandadas ofrecieron a los consumidores vehículos con características falsas, pues promocionaron sus vehículos como altamente económicos, potentes y dotados de una tecnología de última generación en materia de contaminación. Eso llevó a muchos consumidores a adquirir dichos vehículos.<sup>12</sup>

Así, junto con la entrega de información falsa, las demandadas infringen su deber de respetar los términos ofrecidos pues entregaron vehículos de características distintas a los vehículos ofrecidos a los compradores, infringiendo su obligación contenida en el art. 12 de la LPDC<sup>13</sup>, ya que los beneficios tecnológicos y ambientales de los motores con tecnología TDi con que promocionaron su venta, no solo no existían en la realidad, sino que eran falsos y vulneraban las normas de emisión para vehículos motorizados establecidas en la normativa chilena.

**c) Infracción a la obligación de informar la existencia de productos defectuosos.**

---

<sup>12</sup> Así se establece en el Reportaje de T13, de fecha 09.09.2018;

<sup>13</sup> Art. 12 LPDC: "Todo proveedor de bienes o servicios estará obligado a respetar los términos, condiciones y modalidades conforme a las cuales se hubiere ofrecido o convenido con el consumidor la entrega del bien o la prestación del servicio."

Las demandadas omitieron dolosamente informar a los consumidores información básica que era de su conocimiento. Con ello, Porsche Chile y DITEC vulneraron el art. 14 de la LPC, ya que no pusieron en conocimiento de los consumidores que adquirirían autos de los modelos y marcas referidas, y que contenían tecnología TDi, las deficiencias que dicha tecnología adolecía, y no lo hicieron porque su ocultamiento era parte de un fraude a nivel mundial, del que las demandadas eran partícipes. Las demandadas ocultaron a los consumidores las deficiencias que tenían los modelos TDi, y más aún, cuando los líderes mundiales de la fabricante reconocieron el fraude, la filial chilena mantuvo su indiferencia al problema de los consumidores que engañados habían adquirido los vehículos por ella importados, distribuidos y comercializados, perpetuando la comisión de estos ilícitos y la infracción al estatuto de protección a los consumidores y usuarios. En la misma indiferencia se mantuvo la demandada DITEC.

El referido artículo 14 de la LPDC establece una norma de transparencia en la información que el proveedor debe entregar al consumidor, de modo que este último conozca las deficiencias de los productos que adquiere al momento de tomar su decisión de consumo o compra, poniendo de cargo del proveedor la obligación de entregar dicha información en forma clara y oportuna, es decir al momento de la venta, o al menos al momento que se dilucida el fraude o engaño a los consumidores. Nada de eso hicieron las demandadas, vulnerando su obligación legal al respecto.

Además de todo lo anterior, y enmarcada la acción de las demandadas Porsche Chile y DITEC dentro del escándalo mundial del grupo Volkswagen, estimamos que la venta de productos defectuosos que vulneran fraudulentamente las normas de emisión chilena, causan menoscabo tanto a los propietarios de dichos vehículos como a los ciudadanos de las ciudades donde circulan, porque mientras primeros verán que los bienes adquiridos por ellos han perdido considerablemente su valor al ser tildado de defectuoso, y eventualmente se les impida circular en ellos, los segundos se encuentran expuestos a respirar un aire mucho más contaminado, con las consecuencias para la salud que ello acarrea. Este doble menoscabo ha sido causado “dolosamente” por VW, según lo han reconocido sus ejecutivos, y en el caso de las demandadas Porsche Chile – filial de la anterior – y DITEC –representante y distribuidor de la marca Porsche – al menos con negligencia.



- d) Las demandadas proveyeron bienes que causan daño a los consumidores, infringiendo la prohibición existente al respecto y su deber de seguridad en el consumo.**

Así las cosas, las demandadas Porsche Chile y DITEC también infringieron su obligación contenida en el art. 23 inc. 1° de la LPDC<sup>14</sup> al proveer negligentemente bienes que causan menoscabo al consumidor que los adquirió como también a los ciudadanos que respiran un aire contaminado por los bienes que importó, distribuyó, y comercializó que son titulares de la acción de interés difuso.

Los conductores de los vehículos con tecnología TDi necesariamente respiran un aire más contaminado que si dichos vehículos hubiesen estado dotados de una tecnología que cumpliera la norma de emisión. El mismo efecto se produce a los titulares de la acción difusa, aquellos que no adquirieron vehículos con tecnología TDi pero que están obligados a respirar el aire contaminado por dichos móviles. Ambos titulares de la acción, aquellos que adquirieron los vehículos y los conducen, como aquellos que no lo hicieron y son conducidos en éstos o están próximos a la circulación de aquellos, respiran un aire más contaminado, con los daños a su salud correspondientes.

- e) Infracción específica por difusión de publicidad engañosa.**

Las demandadas proporcionaron información publicitaria falsa y engañosa, cuestión que tiene un tratamiento especial en la LPC, dando lugar a deberes y sanciones específicas.

La publicidad con que los proveedores llaman y seducen a los consumidores a adquirir los bienes y servicios que proveen, está definida en el art. 1° N° 4 de la LPDC como “la comunicación que el proveedor dirige al público consumidor por cualquier medio idóneo al efecto, para informarlo y motivarlo a adquirir o contratar un bien o servicio, entendiéndose incorporadas al contrato las condiciones objetivas contenidas en la publicidad hasta el momento de celebrar el contrato.”

Porsche Chile, directamente y a través de sus distribuidores publicitó los modelos de vehículos antes señalados destacando la tecnología TDi que contenían sus motores

---

<sup>14</sup> Art. 23 inc. 1° LPDC: “Comete infracción a las disposiciones de la presente ley el proveedor que, en la venta de un bien o en la prestación de un servicio, actuando con negligencia, causa menoscabo al consumidor debido a fallas o deficiencias en la calidad, cantidad, identidad, sustancia, procedencia, seguridad, peso o medida del respectivo bien o servicio.”

Diesel, que los hacían más económicos, potentes y menos contaminantes. Así se consignó en los avisos publicitarios, en revistas especializadas, en folletos, y fichas técnicas, que se imprimieron y circularon entre los consumidores finales de dichos vehículos, incluso fueron sugestivos para los compradores de segunda mano de dichos vehículos. Pues bien, siendo todo ello falso, y producto de un engaño complotado desde las más altas esferas del grupo económico al que está vinculada la demandada, toda la publicidad que se hizo resulta engañosa y no cumplió con las finalidades que el legislador estableció como medida de protección de los consumidores incorporando a los contratos condiciones y prestaciones que los vehículos comercializados no entregaban. Igual cosa hizo DITEC.

En consecuencia, nos encontramos claramente ante un caso de publicidad engañosa, y constituye una infracción al artículo 28 de la LPDC, el cual prescribe que “comete infracción a las disposiciones de esta ley el que, a sabiendas o debiendo saberlo y a través de cualquier tipo de mensaje publicitario induce a error o engaño”. Tal conducta dolosa o negligente, puede referirse a distintos niveles de información o conductas, según describe en sus literales, que en nuestro caso concurren cabalmente, ya que la información entregada fue falsa manteniendo el engaño hasta la fecha en cuanto a:

- a) Los componentes del producto, **infringiéndose la letra a) del artículo 28;**
- b) la idoneidad del bien o servicio para los fines que se pretende satisfacer y que haya sido atribuida en forma explícita por el anunciante, **infringiéndose la letra b) del artículo 28;**
- c) las características relevantes del bien o servicio destacadas por el anunciante o que deban ser proporcionadas de acuerdo a las normas de información comercial, **infringiéndose la letra c) del artículo 28;**
- d) Su condición de no producir daño al medio ambiente, a la calidad de vida y de ser reciclable o reutilizable, **infringiéndose la letra f) del artículo 28,** puesto que los vehículos se promocionaron con una tecnología respetuosa del medio ambiente asegurando que sus emisiones estaban dentro de la norma chilena, y resultó que dichos vehículos con tecnología TDi exceden la norma chilena, dañan el medio ambiente y la calidad de vida de los chilenos que circulan en proximidad a dichos vehículos y de aquellos que viven en lugares con contaminación atmosférica. Al respecto, recordamos conforme a los dichos de un experto entrevistado por Reportajes de T13, la contaminación de 5.000 vehículos Diesel con tecnología TDi equivalen a la contaminación de 500.000 vehículos bencineros, por lo que esa sería la proporción de contaminación que

aportan solo los automóviles importados por Porsche Chile de las marcas Volkswagen, Skoda y Audi, de acuerdo a lo informado por ella.

**f) Infracción al deber de informar a la autoridad la existencia de productos peligrosos.**

Las demandadas no advirtieron a la autoridad de los defectos de fabricación de los bienes comercializados y el peligro que conllevan para la salud de los usuarios y la población en general. El art. 46 de la LPDC obliga al fabricante, importador o distribuidor de bienes a advertir a las autoridades competentes los defectos de fabricación que conozca, señalando que “todo fabricante, importador o distribuidor de bienes o prestador de servicios que, con posterioridad a la introducción de ellos en el mercado, se percate de la existencia de peligros o riesgos no previstos oportunamente, deberá ponerlos, sin demora, en conocimiento de la autoridad competente”.

Las demandadas Porsche Chile S.p.A. y DITEC no advirtieron oportunamente, ni tan pronto como se supo el escándalo a nivel mundial, a las autoridades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los defectos de fabricación que tenía los vehículos diésel con tecnología TDi, antes referidos, y no lo hicieron por la sencilla razón de que debían agotar el stock de vehículos que mantenían en el mercado, aprovechando su dolo, para generar mayores ventas, cuestión que a todas luces agrava la responsabilidad por la conducta que motiva la presente acción.

**g) Daños a la salud.**

La Constitución Política de la República garantiza a todas las personas el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, en el art. 19 N° 8°, y el derecho a la protección de la salud, en el art. 19 N° 9.

Estos derechos constitucionales, establecidos en el capítulo de las garantías constitucionales, del más alto rango jurídico, que no pueden ser atropellados, ni vulnerados, ni menoscabados por nadie sin sanción, fueron transgredidos por las demandadas Porsche Chile y DITEC en forma dolosa, artera, y delictual, todo mientras en paralelo generaba pingues utilidades con los vehículos contaminantes que importaba, distribuía y comercializaba, sin importarle la salud de cientos de miles de chilenos. La contaminación producida por los vehículos que importó la demandada entre los años 2006 y 2015, con tecnología TDi, han influido directamente en la producción de daños a

la salud, manifestados en enfermedades respiratorias, cardiovasculares y cerebrales de miles de chilenos que han tenido que sufrir la inhalación de aire contaminado por dichos vehículos.

Lamentablemente, **dichos vehículos siguen contaminando en exceso cada vez que encienden sus motores, y lo seguirán haciendo hasta que sean reparados, de ser posible, o bien retirados de circulación.**

Aquellos que sufrieron o sufrirán las enfermedades señaladas son los titulares de un interés difuso quienes, si bien no son dueños de los vehículos mencionados, han debido de padecer las consecuencias del accionar ilegal de Porsche Chile y DITEC al importar, distribuir y comercializar vehículos motorizados de su matriz el grupo Volkswagen AG, de las marcas Audi, Volkswagen, Skoda y Porsche respectivamente , que contaminan más allá del rango de tolerancia que permite la normativa chilena, lo que – evidentemente - les ha causado un deterioro en su salud.

#### **IV.- LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROVEEDORES.-**

De conformidad a lo establecido en el artículo 23 de la LPDC, el principio general es que los proveedores son responsables por los actos cometidos con negligencia, la cual debe estimarse que, en principio, corresponde a la negligencia culpa leve.

Por su parte, el artículo 24, inciso final, establece que “el grado de negligencia en que haya incurrido el infractor” es uno de los factores que deben considerarse para determinar las responsabilidades del proveedor. Es decir, será el juez quien debe construir el estándar de diligencia esperable en cada caso, pudiendo empezar en el estándar de la suma diligencia o cuidado. En ese contexto, el artículo 28 de la LPDC prescribe que, para las materias relacionadas con información y publicidad, comete infracción a la Ley, quien sabiendo o debiendo saber induce a error o engaño a los consumidores mediante sus mensajes publicitarios.

Conforme a lo expresado, resulta claro que la responsabilidad de los proveedores es de aquella que se ha denominado por culpa. En el caso actual, atendido que claramente existía consciencia de la actividad dañina, a la vez que se sus consecuencias, consisten en la implementación deliberada de sofisticados sistemas para engañar a la autoridad y a los consumidores, es innegable que el estándar de diligencia que debe

considerar US. es el de la culpa o negligencia grave o lata, es decir la falta de aquel cuidado que emplean incluso las personas poco prudentes. Como bien sabe US., tal estándar se equipara, en este ámbito civil, al dolo, consistente precisamente en la consciencia, o deber de conocimiento, existente en los demandados de autos e inexcusable en el caso de las filiales y representantes de las marcas y modelos de automóviles objeto de la presente demanda.

#### **V.- INDEMNIZACIONES Y REPARACIONES SOLICITADAS.-**

El artículo 51, numeral 2.- de la LPDC, establece que “en lo que respecta a las peticiones relativas a perjuicios, bastará señalar el daño sufrido y solicitar la indemnización que el juez determine, conforme al mérito del proceso”. Por su parte, el artículo 53° C del mismo cuerpo legal, en su letra c), faculta a US. para ordenar indemnizaciones, reparaciones o devoluciones que procedan respecto del grupo de clientes consumidores que se han visto afectados por las acciones ilegales de las demandadas.

La experiencia internacional respecto de este punto, en aquellos países donde los Tribunales de Justicia han abordado el escándalo fraudulento de VW, es disímil, y van desde el reemplazo de dichos vehículos por otros vehículos que no contaminen, hasta la indemnización en dinero por la pérdida de valor que dichos vehículos tienen en el mercado después del escándalo. Algunas de las decisiones adoptadas en la experiencia comparada a fin de resarcir los perjuicios causados a los consumidores, tanto contratantes directos como parte de la comunidad, han sido las siguientes:

- i. En EEUU, el año 2016 VW pagó multas de USD 4.300 millones del Departamento de Justicia de Estados Unidos (Department of Justice) (DOJ) más USD 2700 a la EPA, cambió todos los vehículos con dicha tecnología TDi que los consumidores solicitaron<sup>15</sup>, y provisionó USD 10.000 millones para recomprar el resto de los autos diésel en caso que los consumidores lo requirieran.
- ii. En Brasil, el Instituto del Medioambiente de Brasil multó por \$8.500 millones de pesos chilenos a la VW; la Agencia del Consumidor multó por \$1.400 millones de pesos chilenos y exigió la reparación de todos los motores con tecnología TDi. El Tribunal Supremo de Rio de Janeiro, en septiembre de 2017, condenó a

---

<sup>15</sup> En EEUU los consumidores devolvieron 355.000 autos Audi, VW que están en 37 cementerios de autos denominados almacenes de la vergüenza.

VW a pagar equivalente a \$10 millones de pesos chilenos a cada consumidor por el daño moral y material sufrido.

- iii. En Alemania, pagaron una multa asociada a los cargos criminales imputados, ascendente a \$1.000 millones, tras la aceptación de responsabilidad penal del caso.

De conformidad a lo anterior, estimamos que US. deberá ordenar a las demandadas la reparación de todos los daños ocasionados por la comercialización y venta de los vehículos diésel con tecnología TDi de las marcas Audi, Volkswagen, Skoda y Porsche, ingresados al territorio nacional entre los años 2006 y 2015 de aquellos que integran los hechos relatados en el presente caso<sup>16</sup>, a fin de que dichos daños sean efectivamente indemnizados. Asimismo, S.S. deberá disponer que estos sean reparados, de modo que corregidos éstos no superen las normas de contaminación chilena para tales modelos, bajo el apercibimiento de que si aquello no es técnicamente posible la demandada deberá reemplazar todos los vehículos que no se puedan reparar por vehículos nuevos de la misma marca y modelo, o bien pagar una indemnización a cada uno de los consumidores que adquirieron uno de estos vehículos. Todo ello, conforme se detallará en el petitorio del presente libelo.

## **VI.- LAS MULTAS.-**

El artículo 24º de la LPDC establece que las infracciones a la presente ley serán sancionadas con multa de hasta 50 unidades tributarias mensuales, si no tuvieran señalada una sanción diferente. Para la aplicación de dichas multas, señala la disposición legal citada, el Tribunal de US. tendrá especialmente en cuenta la cuantía de lo disputado, el grado de negligencia en que haya incurrido el infractor, la gravedad del daño causado, el riesgo a que quedó expuesta la víctima o la comunidad y la situación económica del infractor.

Estimamos que US. debería aplicar una infracción de 50 Unidades Tributarias Mensuales (UTM) por cada vehículo objeto de este juicio que las demandadas importaron al territorio nacional desde el 1 de enero de 2006 hasta el 1 de septiembre de 2016, los que de acuerdo a la información preliminar entregada por la demandada Porsche Chile alcanzan a 4.997 unidades. Según esa cantidad de autos comercializados por Porsche Chile S.p.A, el total de las multas solicitadas es la suma de 249.850 UTM

---

<sup>16</sup> Ver al efecto numeración detallada en página 11.

por cada una de las infracciones denunciadas con excepción de la de emitir publicidad engañosa cuya multa puede llegar hasta 1.000 UTM en el presente caso de conformidad a lo prescrito en el artículo 24 de la LPDC, pues se trata de publicidad engañosa sobre “las cualidades de productos o servicios que afecten la salud o la seguridad de la población o el medio ambiente”. Deben añadirse también los automóviles importados por DITEC de la marca Porsche en los modelos señalados, correspondiendo una multa por cada uno de los vehículos internados y comercializados al país.

En el caso de ambas multas, se solicita su aplicación en su rango más alto, teniendo especialmente en consideración lo dispuesto en el artículo 24 de la LPDC en cuanto a la afectación de la salud de la población y al hecho de haberse cometido las conductas infractoras con suma negligencia, ocasionando un daño grave o exponiendo a las víctimas y la comunidad a ello y la situación económica del infractor, es decir por 50 U.T.M. por cada infracción individual y por 1.000 U.T.M. en el caso de la publicidad engañosa, que como se ha dicho se ve agravada cuando la propaganda verse sobre productos o servicios que afecten la salud o la seguridad de la población o el medio ambiente.

En definitiva, solicitamos a US. que aplique a las demandadas las máximas sanciones que establece nuestro ordenamiento, o la suma que US. determine, por cada una de las infracciones cometidas, entendiéndose como tal cada importación de los vehículos objetos de este juicio, pues la infracción se replica en cada una las importaciones y en cada uno de los actos de consumo en que se transó un vehículo de aquellos importados y comercializados por Porsche Chile S.p.A. y DITEC. Asimismo, se solicita aplicar las multas específicamente prevista por nuestro legislador para casos de publicidad engañosa productos o servicios que afectan la salud o la seguridad de la población o el medio ambiente.

**POR TANTO**, y de conformidad a lo dispuesto en el artículo 254, 680 y siguientes del C.P.C., artículos 50 y siguientes de la Ley 19.496 y demás disposiciones legales citadas,

**RUEGO A US.** se sirva tener por deducida demanda colectiva en juicio especial por infracción a la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores en contra del proveedor **PORSCHE CHILE SPA**, filial del Grupo Volkswagen AG, sociedad comercial, representada por su Gerente General o CEO **Eduardo Alfonso Pastén Guzmán** ambos

domiciliados en Apoquindo 5400, piso 20, comuna de Las Condes, y en contra del proveedor **COMERCIALIZADORA DITEC AUTOMOVILES S A, sociedad comercial**, representada por **Tomás Esteban Etcheverry Schirmer**, ambos domiciliados en Avda. Apoquindo 3039, piso 12, comuna de Las Condes, Santiago, todos ya individualizados, admitirla a tramitación, declarar la admisibilidad de la acción de conformidad a lo señalado en el artículo 52° de la LPDC y, en definitiva, acceder a las siguientes peticiones:

**Primero:** declarar que la conducta de Porsche Chile S.p.A. y Comercializadora DITEC Automóviles S.A. han vulnerado las disposiciones de la Ley de Protección de los Derechos de los Consumidores N° 19.496, y afectado tanto el interés colectivo como el interés difuso de los consumidores, indicando la forma en que tales hechos han afectado dichos intereses y, en particular, que dicha afectación es consecuencia del fraude relacionado con el uso de dispositivos tecnológicos para alterar las mediciones sobre emisión de gases en los vehículos de las marcas Audi, Volkswagen, Skoda y Porsche respectivamente, que usan motores diesel con tecnología TDi, fabricados entre los años 2006 y septiembre de 2015, y comercializados en Chile y en circulación en nuestro país desde 2006 a la fecha.

**Segundo:** declarar la responsabilidad de Porsche Chile S.p.A. y DITEC por el fraude denominado “Dieselgate”, debido a su conocimiento o deber de conocimiento sobre el mismo, aplicando consecuentemente multas en beneficio fiscal de dos tipos:

- Una multa por cada acto de consumo cometido con infracción a las disposiciones de la LPDC enunciadas en el cuerpo de la demanda, es decir una por cada uno de los automóviles comercializados por cada demandada con los defectos señalados en el cuerpo del escrito, en su rango más alto por cada venta e infracción cometida; y
- La otra multa, por incurrir las demandadas en conductas de publicidad engañosa para la venta de productos que afectan la salud de la población o el medio ambiente.

En el caso de ambas multas, se solicita su aplicación en su rango más alto, teniendo especialmente en consideración lo dispuesto en el artículo 24 de la LPDC en cuanto a la afectación de la salud de la población y al hecho de haberse cometido las conductas infractoras con suma negligencia, ocasionando un daño grave o exponiendo a las víctimas y la comunidad a ello y la situación económica



del infractor, es decir por 50 U.T.M. por cada infracción individual y por 1.000 U.T.M. en el caso de la publicidad engañosa.

**Tercero:** declarar la procedencia de las siguientes indemnizaciones o reparaciones, por los montos que US. determine de acuerdo al mérito del proceso y para los grupos y subgrupos que se señalarán en cada caso, ordenando a las demandadas a:

- i. disponer el retiro de los vehículos en relación con aquellos modelos que no pueden ser objeto de reparaciones para concordar la emisión de gases a la normativa vigente, ofreciendo a los usuarios el reemplazo de los mismos por otros de similares características o la compra de los mismos, a elección del consumidor;
- ii. para el caso de vehículo que pueden ser objeto de reparación, ofrecer asimismo la alternativa de reparar los vehículos a fin de que cumplan con las normas de emisiones chilenas, a su libre elección y a costa del proveedor;
- iii. disponer el retiro de las ofertas de venta de todo vehículo que cuente en sus sistemas con los dispositivos y tecnologías que han propiciado el “Dieselgate” descrito en el cuerpo del escrito;
- iv. condenar a las demandadas a pagar a cada uno de los consumidores afectados que hayan adquirido vehículos parte del “Dieselgate” la indemnización que US. determine de acuerdo al mérito del proceso;
- v. condenar a las demandadas al pago de indemnización a las víctimas de contaminación atmosférica producida por los vehículos parte del “Dieselgate” descrito en el cuerpo del escrito.
- vi. Condenar a las demandadas a pagar reajustes e intereses sobre las indemnizaciones que se otorguen, devengados desde la fecha de notificación de la presente demanda.

**Cuarto:** que las demandadas sean condenadas al pago de las costas de esta causa.

**Quinto:** disponer la publicación de los avisos a que se refiere el inciso tercero del artículo 54 de la LPDC, con cargo los infractores Porsche Chile S.p.A. y DITEC.

**Sexto:** ordenar que las indemnizaciones, reparaciones y devoluciones que procedan se efectúen por los demandados sin necesidad de la comparecencia de los interesados, ya que la demandada cuenta con la información necesaria para individualizarla, y proceder a ellas, en los términos señalados en el artículo 53º letra C, inciso penúltimo, de la LPDC;

**PRIMER OTROSI:** Para efectos de acreditar la personería con que actúo, sírvase US. tener por acompañados los siguientes documentos:

- a) copia de un certificado de Vigencia extendido por la División de Asociatividad y Economía Social de la Subsecretaría de Economía y Empresas de Menor Tamaño del Ministerio de Economía de fecha 5 de noviembre de 2018, en el que se certifica que el suscrito es el Presidente de esta Corporación, y que la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile A.C., ODECU A.C. está incorporada en el Registro de Asociaciones de Consumidores bajo el N° 6, y que su personalidad se encuentra vigente..
- b) Copia de los Estatutos de la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile A.C ODECU A.C. y certificado extendido por el Jefe de la Unidad de Asociaciones Gremiales y Martilleros de la Subsecretaría de Economía del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que acredita que ODECU se encuentra inscrita en el Registro de Asociaciones de Consumidores bajo el N° 6 – AC, y que las copias certificadas corresponden a los Estatutos vigentes, de fecha 17 de abril de 2014.

**RUEGO A US.** se sirva tenerlos por acompañados, con citación.

**SEGUNDO OTROSI:** Sírvase US. tener por acompañado copia autorizada del Acta de la Asamblea de la Organización de Consumidores y Usuarios de Chile A.C., ODECU A.C., de fecha 26 de octubre de 2018, reducida a escritura pública de fecha 31 de octubre de 2018 en la 35ª Notaría de Santiago de doña Elena Torres Seguel, que aprueba la interposición de la presente demanda colectiva;

**RUEGO A US.** se sirva tenerlos por acompañados, con citación.

**TERCER OTROSI:** Solicito a US. dirigir oficio al Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil, a fin de que informe el número de vehículos de las marcas Porsche, Audi, Volkswagen y Skoda de aquellos que cuentan con motores Diesel TDi se encuentran registrados en dicho Servicio desde el 1 de enero de 2006 hasta el 1 de septiembre de 2015 en el país.

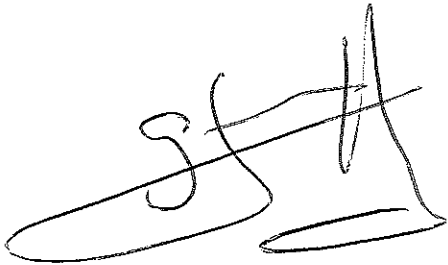
**RUEGO A US.** se sirva acceder a lo solicitado, oficiando.

**CUARTO OTROSI:** Sírvase US. ordenar desde ya la notificación al SERNAC (Servicio Nacional del Consumidor) con domicilio en calle Teatinos N° 50 y N° 333, Santiago prevista en el art. 51 inciso final de la LPDC.

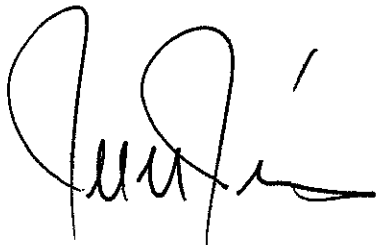
**RUEGO A US.,** acceder a lo solicitado.

**QUINTO OTROSI:** sírvase US. tener presente que designo abogado patrocinante a don Juan Sebastian Reyes Pérez, patente al día N° 414.752-9, según Ingreso de la Tesorería Municipal de Santiago, y que asimismo confiero poder a los abogados habilitados señores Patricio Morales Aguirre, patente al día N° 414.752-9, según Ingreso de la Tesorería Municipal de Santiago y don Tomás Enrique Carbone Vidal, todos domiciliados en esta ciudad en calle Bandera N° 84, oficina 405, comuna de Santiago.

**RUEGO A US.,** tenerlo presente.



J.788.123-2



8863805-0

Patricio Morales  
Aguirre

Firmado digitalmente por  
Patricio Morales Aguirre  
Fecha: 2018.11.06  
19:06:15 -03'00'