

Puesta a punto de la industria automovilística

Incertidumbre en la ronda final de negociaciones para la adopción de un sistema de homologación estricto

Noviembre 2017

Resumen

Casi dos años después de que se propusiera la reforma sobre las homologaciones, el Parlamento Europeo, los Estados miembros y la Comisión inician por fin las negociaciones finales para acordar la normativa de homologación de vehículos en la era post-Dieselgate. De cara a la tercera reunión, programada para el 23 de noviembre, este resumen recoge los principales elementos necesarios para conseguir una normativa más estricta:

1. Conceder a la **Comisión Europea competencias amplias para la comprobación del rendimiento de los vehículos en carretera** tal y como se aprobó anteriormente; y supervisar a las **autoridades reguladoras nacionales** para garantizar la interpretación coherente y correcta de los requisitos de homologación
2. Acordar un **nivel mínimo de comprobación por parte de las autoridades nacionales de vigilancia del mercado** con el fin de garantizar que los vehículos cumplan todos los requisitos de la UE en materia de medio ambiente y seguridad (que no se permitan ensayos selectivos)
3. Garantizar la inclusión de **miembros independientes en el Foro**; y crear una **base de datos pública** con la información clave sobre homologación y vehículos
4. Mantener las competencias de la Comisión para seguir mejorando los ensayos de emisiones, y en concreto los **ensayos de emisiones de CO2 en condiciones reales y en funcionamiento**

A la presidencia de Estonia se le está agotando el tiempo para cerrar el trato, por lo que en las próximas negociaciones tripartitas se deberán realizar progresos considerables. En lugar de interponerse en este compromiso, los Estados miembros deben apoyar el establecimiento de una normativa estricta.

1. Reforma de los ensayos en la era post-Dieselgate

El escándalo del Dieselgate salpicó a la mayoría de los fabricantes de vehículos de la UE, y destapó la presencia de al menos 37 millones de coches y furgonetas contaminantes en circulación en la UE en situación de incumplimiento grave de los estándares de contaminación. Como resultado de dicho escándalo, la Comisión propuso reformar la normativa de homologación y vigilancia del mercado (Reglamento marco del sistema de homologación de tipo). Una vez aprobadas las enmiendas del Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros en la primavera de 2017, las tres instituciones se encuentran inmersas en el proceso de negociación (o diálogo tripartito) final.

Estas negociaciones se están desarrollando con un trasfondo de persistente pasividad por parte de los gobiernos nacionales en lo que se refiere a la retirada de los motores diésel contaminantes o la sanción de irregularidades. El hecho de que hasta la fecha solo se hayan retirado una mínima parte de los 37 millones de coches y furgonetas con motores diésel altamente contaminantes, y en la mayoría de los casos de forma voluntaria, pone de manifiesto la imperiosa necesidad de aprobar un marco normativo más fuerte. La última reunión programada hasta la fecha tendrá lugar el 23 de noviembre. La presidencia estonia de la UE está decidida a alcanzar un acuerdo sobre las cuestiones fundamentales para finales de año, para que posteriormente se lleve a cabo la aprobación formal bajo la presidencia búlgara a comienzos de 2018. Este resumen presenta las cuestiones fundamentales que se están discutiendo actualmente y los resultados que darían lugar a un sistema estricto, transparente e independiente capaz de evitar se repitieran en el futuro escándalos como el Dieselpgate. De esta forma se conseguiría provocar un cambio de gran calado entre los fabricantes de coches y las autoridades reguladoras nacionales que permita pasar de la burla sistemática de la ley, a su cumplimiento.

2. Cuestiones clave

2.1. Negligencia de la UE

El Dieselpgate sacó a la luz un sistema de homologación de vehículos a merced de los fabricantes, en el que las autoridades reguladoras de los ensayos cobran directamente del sector y cuya labor se reduce a asistir a los ensayos que se llevan a cabo en los laboratorios de los propios fabricantes. 28 autoridades reguladoras nacionales se reparten el negocio de homologación de coches aplicando un sistema de controles irrisorio que consiste básicamente en hacer la vista gorda ante manipulaciones de las normas de emisiones tan serias como por ejemplo apagar los controles de emisiones en carretera. Nadie comprueba el rendimiento real de los coches o si se respeta la prohibición relativa a los dispositivos de manipulación. Para evitar que se mantenga esta normativa excesivamente permisiva son necesarios dos cambios fundamentales:

1. **La Comisión debe** tener competencias para **comprobar un cierto número de vehículos en funcionamiento** para garantizar que cumplen las normativas en materia de emisiones y seguridad, entre otras, cuando están en carretera. Entendemos que esta condición ya forma parte de los compromisos acordados por las tres instituciones.
2. **La Comisión también debesupervisar regularmente el trabajo de las autoridades nacionales en materia de homologación y vigilancia del mercado.** Este es el mínimo indispensable necesario para asegurarnos de que las autoridades reguladoras nacionales aplican las leyes de forma homogénea, rigurosa e imparcial. Se debe lograr un cambio de conducta en el sistema para garantizar que sea posible detectar las decisiones de homologación inapropiadas y, cuando proceda, sancionarlas. Solo un organismo de la UE independiente puede promover un cambio de cultura normativa, por lo que el Parlamento tendrá que mantenerse firme en sus demandas de revisiones regulares y sanción de irregularidades.

2.2. Comprobaciones de vehículos en condiciones reales

Al quedar bruscamente expuestos como resultado de la investigación del Parlamento sobre el escándalo de las emisiones de motores diésel (EMIS), se ha demostrado que los Estados miembros han sido incapaces de comprobar el rendimiento de coches, furgonetas y camiones en circulación, a pesar de tener

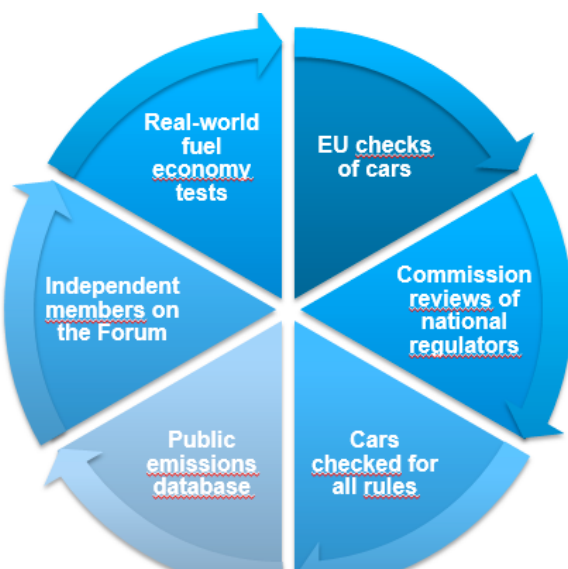
la obligación de hacerlo y las competencias necesarias para ello. Las tres instituciones admiten los fracasos pasados, pero sus propuestas para endurecer las normativas distan de ser igual de ambiciosas. El Parlamento quiere que las autoridades de vigilancia del mercado comprueben cada año un ambicioso número objetivo de vehículos. Además, para cada vehículo, se verificará que se ajusta a la totalidad de normativas y requisitos de la UE. La propuesta de los Estados miembros, sin embargo, contempla categorías de ensayos individuales que les permitirían escoger a su antojo qué ensayos llevar a cabo, suavizando como consecuencia las normativas en materia de vigilancia del mercado. Finalmente, según las enmiendas del Consejo, una simple comprobación de la matrícula del vehículo o de la marca CE ya se podría considerar “vigilancia del mercado”. Por lo tanto, sugerimos que:

- El nivel de ambición del Consejo (**1 de cada 50 000 vehículos**) en términos de comprobaciones solo se puede considerar adecuado si “1” significa **comprobar un vehículo atendiendo a todos los requisitos de la UE**; es decir, no se debería poder escoger qué parámetro se comprueba.
- Podría aplicarse una exención de minimis a los Estados miembros en los que haya pocas inmatriculaciones con el fin de ayudar a los Estados miembros que no dispongan de las infraestructuras para realizar las comprobaciones. El nivel de minimis deberá alcanzar los 100 000 vehículos.

2.3. Transparencia

El sistema de homologación actual está envuelto en un secreto tal que incluso a las terceras partes se les impide saber qué vehículos (o qué piezas) han sido homologados, así como dónde y por quién, o cuales fueron los resultados de rendimiento o de emisiones de un vehículo en particular. El Parlamento ha planteado buenas propuestas para mejorar el sistema actual que consideramos que deben formar parte del acuerdo final:

1. Debería haber **miembros independientes en el nuevo Foro** que asistan a las discusiones entre las autoridades nacionales y la Comisión. Un miembro independiente dotaría al Foro de credibilidad y garantizaría que las decisiones siguen el proceso adecuado. La industria automovilística y el sistema de homologación han sido desacreditados a consecuencia del Dieselgate, por lo que la existencia de miembros independientes les ayudaría a recuperar la confianza y facilitaría la rendición de cuentas. De no ser así, las partes implicadas continuarían preguntándose qué les están ocultando.
2. Debe existir una **base de datos de código abierto que reúna la información clave sobre los resultados de los ensayos y las emisiones de vehículos**, y que incluya los principales parámetros de los ensayos para poder comprobar la corrección de los ensayos de homologación originales.



2.4. Mejores ensayos

Las propuestas de la Comisión incluyen la posibilidad de **desarrollar mejores ensayos en materia de CO2 y eficiencia** de combustible más representativos y que aborden las emisiones en funcionamiento. El Consejo, escudándose en argumentos legales, ha eliminado inexplicablemente cualquier posibilidad de introducir ese tipo de ensayos. La Comisión y el

Parlamento deben mantenerse firmes y garantizar que esta medida consigue llegar a la ley final. Es inaceptable que precisamente cuando se introducen mejores ensayos sobre la calidad del aire, se les niegue a los consumidores y conductores un mayor rendimiento económico del combustible en condiciones reales.

3. Conclusiones

Las repercusiones del Dieselgate sacaron a la luz un sistema de homologación de vehículos completamente ineficiente en el que se aplica una legislación tan sumamente ligera que incluso pasa desapercibida para la industria automovilística. Como resultado, este sector ha desarrollado una cultura vergonzosa que se basa en burlar o directamente incumplir las normas, algo que podían hacer hasta la fecha. Las alegaciones más recientes del cartel del diésel apuntan a que esta inclinación al incumplimiento de las normas va más allá del asunto de las emisiones.

En ausencia de una Agencia de la UE única e independiente, la reforma del sistema de homologación tiene necesariamente que proveer un nivel de cumplimiento elevado y homogéneo que dé lugar a un cambio en la cultura del sector: lograr que los servicios de ensayos y las autoridades de homologación trabajen en pro de los intereses públicos y no para proteger las relaciones comerciales con la industria. El cumplimiento de las normas del mercado único y la protección de la salud de los consumidores tienen que estar por encima de los intereses comerciales de los fabricantes.

Los legisladores han pasado los últimos dos años trabajando en el marco legal post-Dieselgate. Ha llegado el momento de hacer progresos significativos y aprobar la nueva legislación. Los Estados miembros tienen que demostrar que se toman en serio la mejora del sistema en lugar de bloquear las reformas y perpetuar el status quo. **Esta tercera ronda de diálogo tripartito tiene que desembocar en avances significativos con el fin de que la presidencia estonia tenga el impulso necesario para organizar una cuarta y definitiva reunión en la que se cierre el trato.** No se nos ocurre un mejor regalo de Navidad para los ciudadanos de la UE que la posibilidad de evitar las miles de muertes prematuras y jornadas laborales perdidas que se dan en la actualidad mediante la simple aplicación efectiva de las normativas.

Más información

Julia Poliscanova
Directora de Vehículos limpios y Calidad del aire
Transport & Environment
jp@transportenvironment.org
Tel.: +32(0)2 851 02 18

Míriam Zaitegui
Políticas de Cambio Climático
Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES).
miriam.zaitegui@ecodes.org
Tel : +34 675 391 638