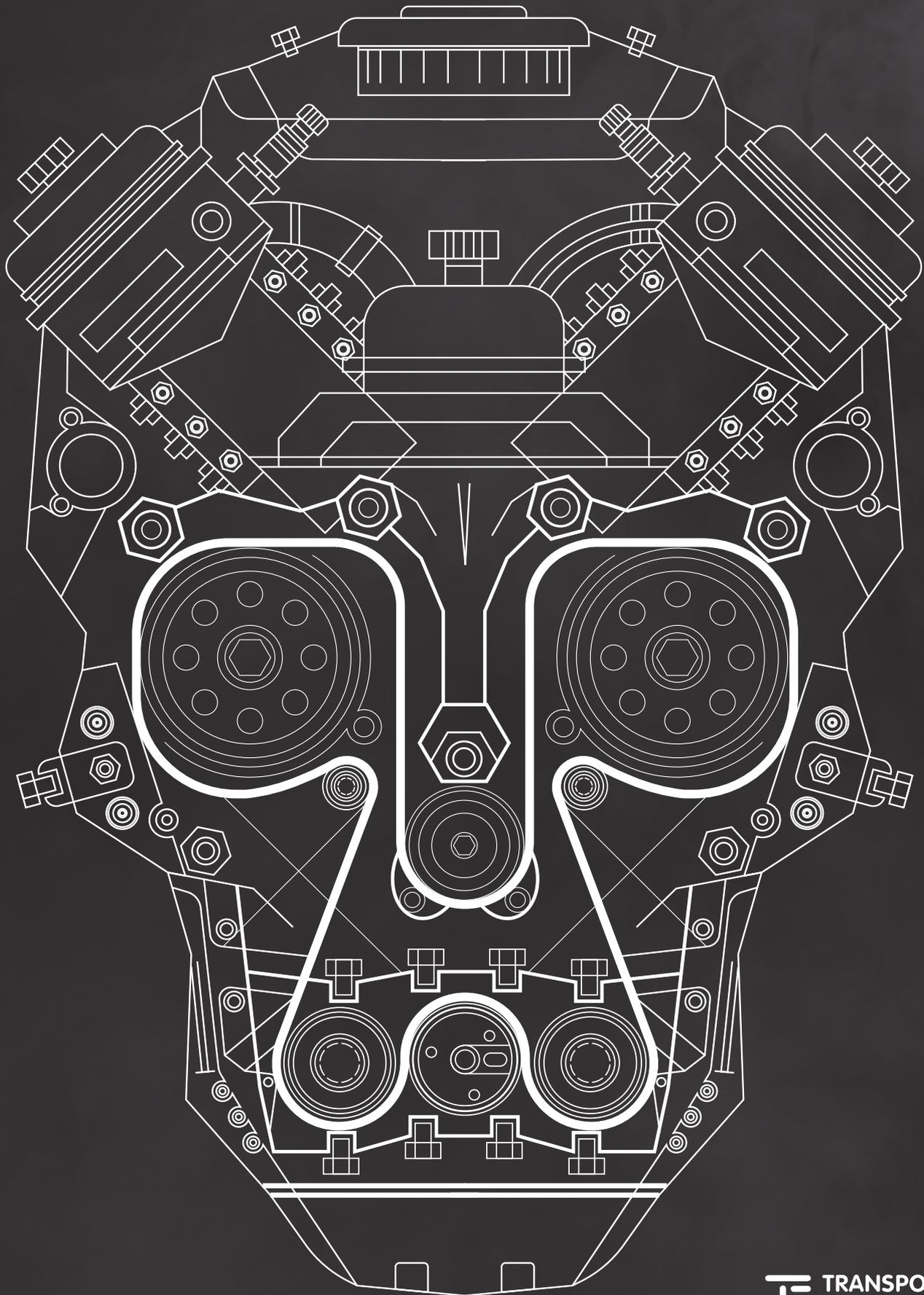


Coches con motores: ¿podrán ser limpios alguna vez?



Transport & Environment

Publicado: Septiembre de 2018

© 2018 European Federation for Transport and Environment AISBL

Responsable de edición: William Todts, Executive Director

Más información

Florent Grelier
Clean Vehicles Engineer
Transport & Environment

florent.grelier@transportenvironment.org

Office: +32 2 851 02 14

Mobile: +32 488 92 84 11

Square de Meeûs, 18 – 2nd floor | B-1050 | Brussels | Belgium

www.transportenvironment.org | [@transenv](https://twitter.com/transenv) | [fb: Transport & Environment](https://www.facebook.com/Transport&Environment)

Traducido por:

Melania Sebastián, de la Red de Traductores/as e Intérpretes voluntarios/as de Ecologistas en Acción

Agradecimientos:

Transport & Environment (T&E) agradece a Rachel Muncrief y Yoann Bernard del ICCT por proporcionar los datos de detección remota del CONOX analizados por the TRUE Initiative y por la revisión del análisis asociado en las secciones 2.2 a 2.4 de este informe.

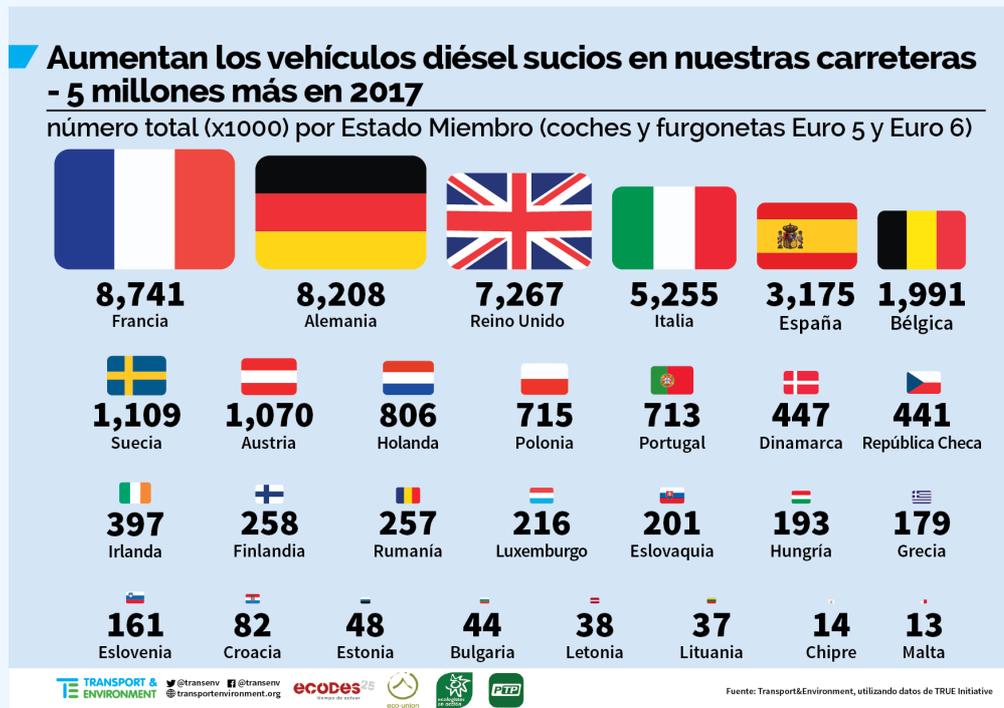
T&E agradece el trabajo de Joseph Houghton en la toma de medidas del trabajo de campo y el análisis de los resultados de las partículas (PN) y emisiones de taxis (sección 3.2 de este informe). T&E agradece a Koch de DUH por proporcionar el conteo de partículas ultrafinas y su apreciada contribución para hacer la campaña de medidas de PN una realidad.

Este artículo es el resultado de un análisis propio de T&E, en un esfuerzo colectivo de varios miembros del personal, incluyendo a: Julia Poliscanova, Greg Archer, Eoin Bannon y Lisa Allegretta.

Resumen ejecutivo

Este informe coincide con el tercer aniversario del escándalo Dieselgate. El escándalo se inició cuando los reguladores estadounidenses denunciaron las trampas de Volkswagen en los tests de emisiones de óxidos de nitrógeno, pero se propagó globalmente para afectar prácticamente a todos los fabricantes de coches de todos los mercados en los que se venden coches diésel. Trabajos posteriores han revelado que los tests de emisiones de diésel no son los únicos manipulados – se manipulan los de gasolina, los de CO₂, e incluso aquellos que afectan a sistemas de seguridad.

Cuando saltó el escándalo en 2015 había unos 29 millones de coches diésel contaminantes en la carretera. Tres años después, el número de coches y furgonetas diésel contaminantes continúa en aumento. Este estudio estima que ahora hay 43 millones. Esta cifra incluye: 8,7 millones en Francia; 8,2 millones en Alemania; 7,3 millones en Reino Unido y 5,3 millones en Italia. Muchos de esos coches ahora se exportan hacia el este, y finalmente irán camino de África. Si Europa no actúa, los coches diésel de altas emisiones estarán contaminando el aire de ciudades de todo el mundo durante décadas y en el proceso, estarán acortando vidas.

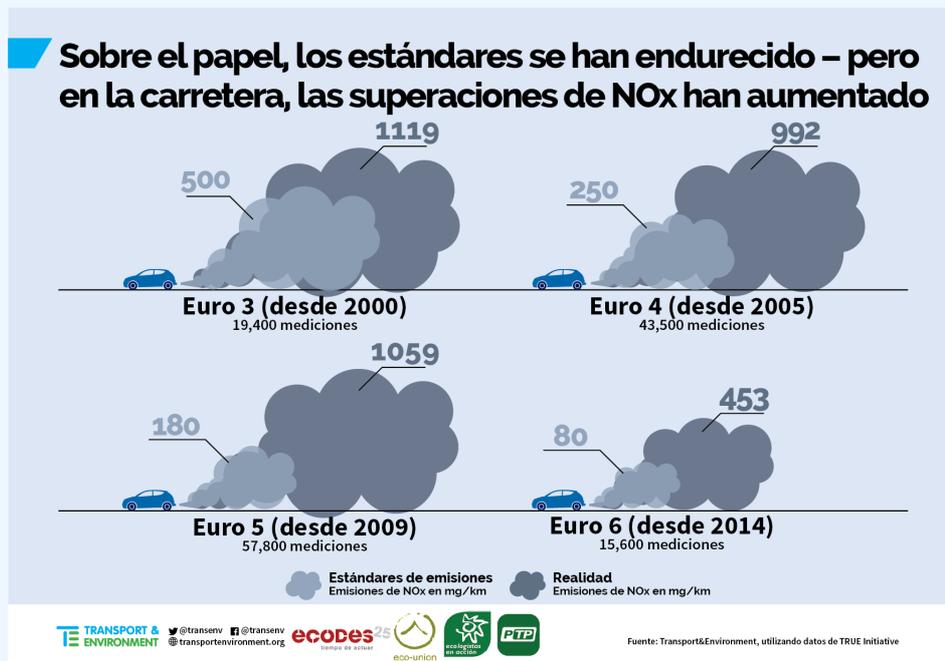


Este informe demuestra que a pesar de más de 25 años de legislación sobre emisiones, ha habido un mínimo avance en la reducción de la emisión de óxidos de nitrógeno en los diésel. Nuevos datos de detección remota de más de 700.000 medidas de coches en condiciones reales, recogidas entre 2011 y 2017 muestran que los coches de gasolina de más de 12 años y virtualmente todos los diésel son sucios, con prácticamente ninguna reducción en las emisiones de NO_x registrada en condiciones reales en coches diésel fabricados entre 1996 y 2015.

El promedio de emisiones de NO_x de los coches diésel entre Euro 2 y Euro 5 está entre 1.000 mg/km y 1.159 mg/km. La implantación de la regulación Euro 6 en septiembre de 2015 ha reducido en más de la mitad las emisiones NO_x cuando se miden en condiciones reales, siendo de 450 mg/km en promedio – pero sigue siendo unas 5 veces más que el límite permitido. Esto sugiere que no es justo o equitativo prohibir sólo todos los coches diésel más antiguos, ya que muchos coches diésel Euro 6 no son mejores que un vehículo Euro 2 en la carretera. El 10% de los peores coches diésel Euro 6 en la carretera contribuye al 25% de la contaminación de los modelos Euro 6.

Las ciudades deberían prohibir todos los modelos sucios, más que clases contaminantes de vehículos y hacer uso de datos de detección remota y de la base de datos TRUE Initiative para ello.

En los coches de gasolina hay una tendencia clara a que los vehículos aumenten sus emisiones a medida que envejecen, pero igual que ocurre con los diésel, no todos los modelos de coches parecen degradarse de la misma manera. Esto sugiere que hace falta mayor eficacia a la hora de identificar los vehículos más antiguos y altamente contaminantes.



La industria afirma que el Dieselgate es historia y los nuevos modelos Euro 6 que cumplen el nuevo estándar emisiones en condiciones reales de conducción (Real Driving Emissions – RDE) son limpios, pero esta generalización no es correcta. Una pequeña proporción de los modelos nuevos son limpios, pero muchos no lo son, especialmente cuando se conducen en carretera. Nuevos tests realizados por T&E muestran que el nuevo Honda Civic diésel de 2018 cumple el límite de NOx cuando se somete a los tests reglamentarios, pero las emisiones tóxicas se incrementan por un factor de 9 cuando se conduce en carreteras con más curvas, aceleraciones más frecuentes y mayor velocidad, condiciones por otro lado muy frecuentes. De forma similar, las emisiones de partículas del Ford Fiesta fueron más del doble del límite cuando éste se condujo de una forma más parecida a un trayecto típico, a pesar de haber sido equipado con un filtro de partículas de gasolina. Un Opel Adam de gasolina también produjo emisiones de monóxido de carbono muy superiores a los límites. Los coches se están diseñando para pasar un test regulatorio más que para producir bajas emisiones en carretera. El test debe ser modificado para ser menos dependiente de cómo y dónde se lleve a cabo.

La manipulación del filtro de partículas diésel (Diesel Particulate Filter – DPF) y el uso de DPFs incorrectos o ineficaces es un problema generalizado en Europa,¹ que aumenta considerablemente las emisiones de partículas de los vehículos diésel en condiciones reales de conducción. En línea con esto, T&E también ha llevado a cabo un estudio de más de 1.300 taxis diésel en 8 ciudades de la UE para comprobar lo bien que el DPF – destacado por hacer que los escapes de los diésel modernos estén libres de hollín – funciona en la práctica. El resultado muestra que alrededor de 4% de los vehículos Euro 5 y Euro 6 producen emisiones de partículas altas anormales – aunque el DPF es obligatorio en todos. Sólo un 4% de coches sin un control

¹ T&E, [How to tackle the illegal diesel filter removal 'industry' in Belgium and beyond](#), July 2017 & BBC News, ['Thousands' driving without crucial diesel filters](#), October 2017

adecuado de las emisiones de partículas resulta en un 75% de incremento en emisiones de partículas de todos los vehículos diésel. Esto ilustra cómo la manipulación de vehículos y el fracaso en sistemas de tratamiento exhaustivos a medida que el coche envejece tendrá un impacto desproporcionado en las emisiones globales.

Un problema adicional con los DPF es que deben ser lavados (regenerados) de forma regular. Esto está llevando a la reemisión de muchas partículas más pequeñas e incluso más dañinas de carbón negro y compuestos sulfurados. También hay preocupación por muchos contaminantes totalmente desregulados como benceno, compuestos carbonilo e hidrocarburos policíclicos aromáticos (PAH) así como carcinógenos como benzo-alfa-pireno.

El informe refleja que los coches con motores de combustión interna no eran limpios en el pasado y no lo son hoy. Las expectativas de que los nuevos límites y tests de Euro 6 hayan resuelto los problemas de emisiones de los coches no se apoyan con la evidencia y como resultado de esto, los niveles de contaminación del aire no mejorarán como sería esperable. Para limpiar el aire de Europa y ayudar a millones de ciudadanos que sufren sus efectos en la salud, se necesita un plan en siete pasos que incluye:

1. Una acción para mejorar los 43 millones de coches y camiones diésel sucios que hay hoy en las carreteras de la Unión Europea.
2. Una acción para evitar la venta y utilización de coches altamente contaminantes que no hayan sido convenientemente reparados.
3. Apoyar a las ciudades para que definan políticas de restricción de acceso de vehículos que se adecúen a sus circunstancias, a la salud pública y medioambiente y ayudarles a detectar TODOS los vehículos altamente contaminantes por medio de detección remota.
4. Hacer que los fabricantes de coches contribuyan a un Fondo de Aire Limpio para ayudar a las ciudades europeas a alcanzar los estándares de calidad del aire de la UE – con 10 € por cada coche nuevo vendido se podrían recaudar más de 150 millones de euros al año.
5. Reformar la regulación RDE para que sea más representativa de la forma en la que los coches se conducen y utilizan.
6. Cambiar hacia la obligatoriedad de cumplimiento de los estándares de emisión de la UE en base al rendimiento del vehículo durante toda su vida útil, utilizando tests independientes durante el uso, además de inspecciones técnicas periódicas y reforzadas.
7. Un nuevo límite de emisiones Euro 7.

A lo largo de este informe se demuestra ampliamente que no todos los coches nuevos son limpios incluso hoy y que a medida que el coche envejece, las emisiones empeoran significativamente. Si no se toman medidas adicionales a las actuales, el aire de nuestras ciudades seguirá contaminado. Hay un potencial significativo para reducir emisiones de los motores de combustión, pero esto requerirá estándares de emisión mucho más estrictos, que además cubran un mayor número de contaminantes, que usen tests más realistas y cuyo sistema de ejecución a lo largo de la vida útil del vehículo sea más riguroso. Por otro lado, este informe también muestra que aunque las emisiones de los vehículos de combustión pueden ser reducidas, seguirán emitiendo gases tóxicos que seguirán afectando negativamente a nuestra salud. Además de emitir dióxido de carbono. Por tanto, la transición a movilidad de cero emisiones requerirá una transición a tecnología de cero emisiones y electromovilidad.