



Comunicado de prensa

Luxemburgo, 7 de febrero de 2019

Los auditores advierten de que la legislación sobre emisiones de los vehículos en la UE ha mejorado desde el «*dieselgate*», pero persisten algunas dificultades

La legislación de la UE sobre emisiones de los vehículos en la UE ha mejorado desde el escándalo «*dieselgate*», pero persisten algunas dificultades, según un nuevo documento informativo del Tribunal de Cuentas Europeo. Los auditores celebran las mejoras en la vigilancia del mercado, pero señalan que su eficacia depende de su aplicación por parte de los Estados miembros. Asimismo, advierten de que los fabricantes pueden encontrar maneras de evitar los nuevos sistemas de ensayo que se han introducido, y de que los ensayos llevados a cabo por terceros independientes pueden tener un alcance limitado por su elevado coste.

En 2015, el denominado escándalo «*dieselgate*» reveló discrepancias entre los niveles de emisiones de los vehículos medidos en laboratorio y en carretera y que algunos fabricantes utilizaban «dispositivos de desactivación» para producir emisiones significativamente más bajas durante los ensayos oficiales que durante la conducción normal.

El «*dieselgate*» animó a la UE a acelerar las iniciativas legislativas ya en curso y a tomar nuevas medidas. El Parlamento Europeo llevó a cabo una investigación sobre la medición de las emisiones y la Comisión Europea anunció planes para mejorar los datos disponibles sobre el ensayo de las emisiones de los vehículos, por entonces limitados, dispersos y de difícil acceso. Además, se introdujeron muchos cambios en los controles de las emisiones de los vehículos en la UE:

- la Comisión ahora está facultada para revisar el trabajo que realizan las autoridades nacionales de homologación de tipo, someter los propios vehículos a ensayo, retirar o suspender homologaciones de tipo e imponer sanciones;
- ahora es obligatorio en los Estados miembros de la UE la inspección de los vehículos en circulación, que puede ser también llevada a cabo por terceros interesados;

El presente comunicado de prensa tiene por objeto ofrecer una síntesis del contenido esencial del documento informativo del Tribunal de Cuentas Europeo.

El texto íntegro del documento puede consultarse en www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Portavoz

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Agente de prensa

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

- se han introducido nuevos ensayos para corregir la gran diferencia entre los niveles de emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) obtenidos en las pruebas realizadas en el laboratorio y en la carretera, y para medir las emisiones de NO_x (óxido de nitrógeno).

Como muchas de las nuevas normas todavía no han entrado plenamente en vigor, era demasiado pronto para valorar si se habían resuelto los problemas. Sin embargo, los auditores destacan varios retos a los que se enfrenta el nuevo sistema de ensayos.

En palabras de Samo Jereb, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo responsable del documento informativo, *«Celebramos que se hayan adoptado medidas, pero posiblemente tengan que pasar muchos años para que mejore la calidad del aire de los centros urbanos teniendo en cuenta el elevado número de vehículos altamente contaminantes en circulación. Aunque hasta ahora se han recuperado más de diez millones de vehículos, los limitados datos disponibles indican que el impacto sobre las emisiones de NO_x ha sido limitado».*

Según los auditores, gracias al nuevo ensayo de NO_x se ha logrado una reducción significativa de las emisiones de NO_x de los nuevos vehículos diésel, pero el impacto podría haber sido mayor aún si se hubiese adoptado el límite temporal propuesto de 128 mg/km, en vez de 168 mg/km.

Los auditores opinan que pasará algún tiempo hasta que se aprecien las mejoras e identifican varios problemas:

- la eficacia de la vigilancia del mercado dependerá de cómo la apliquen los Estados miembros;
- aunque la legislación prevé una mayor vigilancia del desfase entre las cifras de laboratorio y las emisiones de CO₂/NO_x en carretera, los fabricantes pueden encontrar nuevas formas de adaptar las emisiones de sus vehículos durante los ensayos;
- el ensayo por parte de terceros independientes recién introducido se puede ver limitado por su elevado coste.

Nota destinada a las redacciones

Un documento informativo no es un informe de auditoría, sino una revisión basada en la información disponible públicamente y en el trabajo de auditoría del Tribunal en este ámbito concreto.

El documento informativo del Tribunal «Respuesta de la UE al escándalo del "dieselgate"» puede consultarse en el sitio web del Tribunal (eca.europa.eu) en 23 lenguas de la UE.