



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea**, presenta a **iniciativa del diputada Rosa Martínez Rodríguez** las siguientes preguntas relativas al actual sistema de homologación de vehículos, el control de sus emisiones, su relación con la calidad del aire y la revisión que de la misma propone la Comisión Europea (TAFR por sus siglas en inglés: Type Approval Framework) y más concretamente, sobre la posición de voto del Gobierno de España en el Consejo de la Unión Europea, dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita.

En 2015 estalló el escándalo Dieselgate sobre el fraude en la medición de emisiones. La Agencia Estadounidense de la Protección del Medio Ambiente (EPA, por sus siglas en inglés) destapaba que la empresa Volkswagen instalaba dispositivos para engañar a los sistemas de medición y saltarse así las limitaciones legales sobre emisiones. A raíz de este escándalo se desató un debate que, también en los países de la Unión Europea, ponía en evidencia que la gran mayoría de las marcas automovilísticas no sólo contaminan por encima de lo permitido si no que, incluso sin un fraude como el de Volkswagen, las pruebas que se realizan en laboratorio, no reflejan las emisiones en conducción real.

La Comisión de Investigación sobre la Medición de las Emisiones en el Sector del Automóvil del Parlamento Europeo (EMIS) ha redactado un informe que recomienda revisar los sistemas de medición de tal forma que las emisiones reales se acerquen a las declaradas por los fabricantes de automóviles.

De la misma manera, la federación europea de organizaciones no-gubernamentales Transport and Environment, ha redactado una serie de informes al respecto, entre ellos, el informe *"Don't Breathe Here: Tackling air pollution from vehicles"* (2016) en el que se presentan datos tan graves como que sólo uno de cada diez vehículos diesel nuevos cumple con la normativa europea de emisiones y el informe *"Mind the Gap 2015: Closing the chasm between test and real-world car CO2 emissions"* (2015) en el que se pone de manifiesto como la brecha existente entre emisiones en laboratorio y las que se producen en condiciones de conducción real ha ido creciendo en vez de disminuir. Si en 2001 era del 1%, aumentó a un 40% en 2014 y se estima que será de un 50% en 2020, de no tomarse medidas.

La Comisión Europea tiene el compromiso de revisar un sistema de homologación de vehículos que no sólo no funciona si no que, dada la falta de control, facilita casos de fraude como el de Volkswagen y que por tanto no cumple con el deber de las instituciones de velar por la salud de la ciudadanía.

Estamos en un momento decisivo ya que actualmente el gobierno español, junto con el resto de Estados Miembros está negociando la "Propuesta de REGLAMENTO DEL

PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos”.

La TAFR es la mayor reforma tras el escándalo Volkswagen y constituye una oportunidad única para reformar el actual y fallido sistema de homologación de vehículos. Especialmente importantes son los artículos 9 y 2 de esta propuesta sobre una supervisión sin restricciones por parte de la Comisión Europea de los coches en carretera y el artículo 71 sobre revisiones efectivas por parte de las autoridades de homologación y que puede ser reforzado por auditorías independientes.

En el Estado Español la mala calidad del aire es ya un problema de salud pública que requiere de un enfoque de intervención coordinado. El transporte es la principal fuente en España de NOx, alcanzando unas emisiones totales de 321.400 toneladas en 2014, el 40,1% del total inventariado, según el Inventario Nacional de Contaminantes Atmosféricos (Serie 1990-2014 citado por el Informe "La contaminación por ozono en el Estado español durante 2016" publicado en octubre de 2016 por Ecologistas en Acción). Esta situación ha llevado a aprobar la nueva ley Real Decreto 39/2017, de 27 de enero, relativa a la mejora de la calidad del aire. Esta normativa obliga al gobierno de vigilar y proteger la salud la ciudadanía.

En el Consejo de la Unión Europea (Consejo de Ministros) se tomará próximamente la decisión sobre el sistema de homologación de vehículos y el gobierno español tendrá que decidir entre dos posiciones: la primera, especialmente defendida por Italia, permite que la industria automovilística controle los sistemas de medición de emisiones. La segunda, especialmente defendida por Francia, propone pruebas de homologación independientes de la industria mediante, principalmente:

- La capacidad sin restricciones de la Comisión Europea para realizar pruebas a vehículos y la creación de una base de datos digital con los resultados de estas pruebas.
- La realización de auditorías a las autoridades de homologación por parte de expertos independientes.
- La vigilancia de mercado del 20% de los nuevos modelos de vehículos en carretera cada año.

Por todo esto se pregunta:

- En el marco de las negociaciones en el Consejo de la Unión Europea sobre la TAFR: ¿puede el gobierno confirmar que apoya las reformas propuestas sobre una supervisión sin restricciones a las pruebas de vehículos en carretera por parte de la comisión Europea? (art.9) ¿Cuáles son las razones?
- ¿Puede el gobierno confirmar que apoyaría la realización de auditorías a las autoridades de homologación por parte de expertos independientes? ¿Cuáles son las razones?
- ¿Puede el gobierno confirmar que apoya la posición defendida por Francia en las negociaciones finales sobre del Consejo? ¿Cuáles son las razones?
- Dado que la TAFR tiene efectos en la industria, en la salud pública y en el medio ambiente ¿Cuáles son las medidas del gobierno para asegurar la coherencia de políticas en las que se coordinen las competencias de los diferentes ministerios implicados?

Madrid, Congreso de los Diputados, a 16 de Febrero 2017



Rosa Martínez Rodríguez
Diputada