CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARIA GENERAL
REGISTRO GENERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE RELACIONES CON LAS CORTES
27 FEB. 2017 12:53:00
Entrada 22358

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/2243 **20/09/2016** **4921**

AUTOR/A: VENDRELL GARDEÑES, Josep (GCUP-ECP-EM)

RESPUESTA:

La reglamentación comunitaria determina las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos y establece, además, que una entidad tercera independiente (Servicios Técnicos) sea quien compruebe y certifique su cumplimiento. La administración de cada Estado miembro emitirá un certificado de homologación en base a lo que dictaminen los servicios técnicos. La homologación es un requisito previo para la matriculación de los vehículos. Dentro de la U.E., los fabricantes de vehículos pueden elegir realizar su homologación en cualquiera de los 28 Estados miembros, con independencia de donde tengan sus plantas de producción, siendo válida esa homologación para toda la Unión Europea

Las homologaciones de las marcas del grupo Volkswagen se realizan en Alemania, Reino Unido y Luxemburgo. España sólo homologa alguno de los modelos de SEAT.

De acuerdo con esa reglamentación, los vehículos deben cumplir unos ciertos límites de emisiones, medidos durante un ensayo en laboratorio en un determinado ciclo de conducción. De esta manera, un vehículo que cumpliese, por su diseño, los límites en el ciclo de conducción establecido por la legislación europea, cumpliría la reglamentación aplicable, con independencia de cuál sea su contaminación en una conducción real. No obstante, sea cual fuere el resultado, el Reglamento Europeo de emisiones 715/2007, prohíbe expresamente el uso de dispositivos diseñados para camuflar las prestaciones de los vehículos (defeat devices), que es lo que han identificado las autoridades norteamericanas. En una determinada familia de motores diésel (EA 189) se ha instalado un software que detecta cuando el vehículo está en un recorrido típico de ensayo, y en ese caso reduce automáticamente las emisiones de los óxidos de nitrógeno de los vehículos aumentando el porcentaje de gases de escape que se recirculan nuevamente al motor. Están afectadas tres cilindradas de motores los 2.0, 1,2 y 1,6, cada uno de ellos con un fabricante distinto del sistema de inyección (Bosch, Delphi y Conti).

Las actuaciones realizadas en España han sido las siguientes:

1. Contactos con el grupo Volkswagen:

El Ministro de Economía, Industria y Competitividad y la Secretaria General de Industria y PYME han mantenido diversas reuniones con los representantes del grupo Volkswagen al objeto de clarificar la situación. Se continúan manteniendo reuniones técnicas para conocer la evolución de las acciones previstas por el grupo Volkswagen para llamar a revisión a los vehículos afectados, el detalle

de las actuaciones previstas, las implicaciones que estas pueden tener en las prestaciones del vehículo y las fechas de llamada a revisión de los vehículos afectados.

2. Acciones a nivel europeo:

Desde el primer momento, se ha estado en contacto con la Comisaria Europea de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y PYMES, al objeto de que este tema se tratase a nivel armonizado en la Unión Europea.

El entonces Ministro de Industria, Energía y Turismo asistió al Consejo Europeo de Competitividad celebrado el 1 de octubre de 2015, donde manifestó la preocupación por este problema, y donde se alcanzó el compromiso de delegar en la autoridad alemana las investigaciones del asunto, además se está impulsado la reforma de la reglamentación europea para disponer lo antes posible de una reglamentación más eficaz a nivel medioambiental que dificulte el enmascaramiento de las emisiones durante los ensayos de homologación.

Se ha participado activamente en el grupo de la Comisión Europea (TCMV) donde se han aprobado dos propuestas de Reglamentos europeos relativos a la introducción de un ciclo de ensayo a realizar en circulación real (RDE), para la medida de óxidos de nitrógeno (NOx) en vehículos diésel. Las propuestas de reglamentos aprobadas establecen unos requisitos rigurosos desde el punto de vista medioambiental, a la vez que posibles para la industria.

Igualmente se ha aprobado un reglamento que establece la introducción de un nuevo ciclo de ensayo en laboratorio para la homologación, y se está trabajando en un segundo reglamento que termine de fijar todos los parámetros de dicho ciclo. El nuevo ciclo de ensayo en laboratorio, establecerá unos parámetros de ensayo más realistas que el actual.

3. Contactos con otros fabricantes con plantas en España:

Se remitieron cartas a los grupos industriales que tienen plantas de fabricación en España, para que confirmasen que no han comercializado ni fabricado vehículos con cualquier tipo de software o dispositivo encaminado a camuflar las emisiones reales de sus vehículos.

Los fabricantes contestaron por escrito asegurando que no disponen en sus modelos de ningún dispositivo similar al empleado por el grupo Volkswagen.

4. Paralización de stocks:

Se dictó resolución del Subsecretario del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad por la que se ordenó la suspensión de las autorizaciones de fines de serie para los vehículos diésel euro 5 con motor EA 189. El total ascendió a 2.490 vehículos cuya matriculación se paralizó. España es el único país de nuestro entorno que ha aplicado esta medida.

En la medida en que se han ido aprobando soluciones técnicas para dichos vehículos se ha levantado la prohibición de matriculación. Todo ello hasta el 31 de agosto de 2016, fecha a partir de la cual dichos vehículos definitivamente no pueden ser matriculados. En total han quedado sin poder matricular unos 2.000 vehículos.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL
27 FEB. 2017 12:53:00
Entrada 22358

5. Ensayos en circulación:

Con el fin de cumplir con las recomendaciones de la Comisión Europea sobre la verificación de las emisiones de vehículos en condiciones más asimilables a las reales, se ha realizado, en línea con los países de nuestro entorno, una campaña de ensayos de vehículos en el mercado.

Para ello, a partir de diciembre de 2015, se inició una campaña de verificación de las emisiones de vehículos Euro 5 y 6, homologados en España, en condiciones reales de conducción (Real Driving Emissions - RDE), y en ensayos en laboratorio con ciclos diferentes al establecido en la reglamentación actual.

Con esta campaña, de un alcance amplio y técnicamente muy compleja, se pretende clarificar la situación de incertidumbre que se haya podido generar en el mercado y contribuir a una investigación de alcance europeo, inédita hasta la fecha. El objetivo último de todo ello no es sino asegurar el más estricto cumplimiento de la legalidad, la defensa de los intereses del consumidor y la salvaguarda de la credibilidad de un sector como el de la automoción, fundamental para la industria española.

Como resumen de los resultados obtenidos en los diversos países, en todos ellos se han obtenido resultados en la misma línea. Los vehículos ensayados, con valores de emisiones medidos fuera del ensayo de homologación significativamente altos en algunos de los modelos ensayados, debido principalmente a que estos modelos desconectan, en determinadas condiciones ambientales, alguno de los sistemas de reducción de emisiones, básicamente el sistema de recirculación de gases de escape, para evitar daños en el motor, tal como permite la reglamentación europea. Del resultado de los ensayos no se detecta ninguna evidencia de instalación de un Defeat Device.

Los resultados muestran que los vehículos ensayados cumplen con la reglamentación ya que en el ciclo de emisiones cumplen los límites establecidos. No obstante, en condiciones de circulación los valores son sensiblemente superiores.

Se ha demostrado la necesidad por un lado de modificar el ciclo de ensayo en laboratorio, para que sea un ciclo más realista, y por otro la necesidad de poner límites a las emisiones en circulación. Para ello España ha estado trabajando junto con el resto de Estados miembros y la Comisión Europea para disponer de una reglamentación europea que por un lado cambie el ciclo de ensayo en laboratorio, haciéndolo más realista, y por otro fije límites para las emisiones de los vehículos en circulación. Las primeras reglamentaciones a este respecto ya están aprobadas, con límites de emisiones en circulación de NOx para nuevos modelos de vehículos a partir del 1 de septiembre de 2017.

6. Incoación de expediente sancionador a SEAT, S.A.

Se ha incoado procedimiento sancionador conforme a la Ley de Industria a la empresa SEAT, S.A. que, de todas las marcas del grupo VW es la única que tiene homologaciones hechas en España.

Analizadas las alegaciones presentadas se ha procedido a la suspensión del procedimiento sancionador, hasta que exista resolución firme de las actuaciones penales en curso.

Madrid, 13 de febrero de 2017

27 FEB. 2017 12:53:00 Entrada: 22358