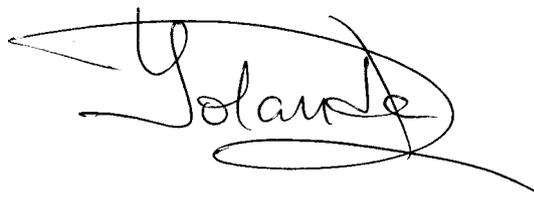


**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

El Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea, a iniciativa de su diputada **Yolanda Díaz Pérez**, de conformidad con lo establecido en el **artículo 185 del Reglamento**, presenta la siguiente **pregunta escrita** relativa a las sanciones a Volkswagen por la manipulación del software de los motores de sus vehículos.

Congreso de los Diputados, 21 de marzo de 2017



Fdo.: Yolanda Díaz Pérez

Diputada En Marea

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La investigación del Parlamento Europeo sobre el escándalo de los motores Volkswagen ha terminado con una conclusión: se podría haber evitado si los Estados miembros y la Comisión Europea hubieran aplicado la ley comunitaria.

El objetivo de la comisión parlamentaria, creada en diciembre de 2015, ha sido el de aclarar hasta qué punto los países de la UE y la Comisión Europea conocían las infracciones que ha cometido la industria automovilística. El texto final elaborado por esta comisión afirma que “la existencia de discrepancias” entre el nivel de emisiones de dióxido de nitrógeno que los vehículos muestran en los test de laboratorio y en condiciones reales de circulación “se sabía, al menos, desde 2004 o 2005”. “Tanto los Estados miembros como la Comisión” tenían indicios de ello y “y las discrepancias se confirmaron en diversos estudios en 2010”, que llevó a cabo el centro de estudios científicos del Ejecutivo comunitario, continúa el texto.

El documento señala también que los gobiernos europeos “contravinieron sus obligaciones legales de averiguar si había motores trucados (...) y ninguno de ellos encontró los que instaló Volkswagen en sus vehículos”. En diciembre del año 2015, Bruselas abrió un procedimiento de infracción contra España, Alemania, Luxemburgo y Reino Unido por ser los que homologaron los motores de los vehículos trucados para que pudieran circular por la UE y no haber aplicado la normativa sobre emisiones, según Bruselas.

El documento recoge varias recomendaciones para evitar que un escándalo así se vuelva a repetir. Entre ellas, la que sea una agencia europea independiente –y no los países europeos –quienes concedan las licencias de circulación a los vehículos. Estas propuestas, sin embargo, no son definitivas, ya que aún tiene que aprobarlas el pleno de la Eurocámara en el mes de abril.

Por su parte, la asociación de consumidores de la Unión Europea ha lamentado que “millones de europeos, propietarios de vehículos no han sido compensados por el fraude que cometió Volkswagen”. Mientras que el fabricante alemán se ha comprometido en Estados Unidos a pagar una multa récord de 4.300 millones de dólares, tras haberse declarado culpable de haber trucado los vehículos, en España, Volkswagen tiene en marcha la reparación de los vehículos afectados, cerca de 700.000, pero no habrá compensaciones. Su frente abierto está en la Audiencia Nacional, donde el juez Ismael Moreno acordó que la multinacional alemana pase a ser investigada en la causa del ‘dieselgate’ por un presunto delito de defraudación y causar perjuicio a una generalidad de personas, fraude de subvenciones, y delito contra el medio ambiente.

Pero la parálisis de España a la hora de atajar y castigar el dieselgate ha tenido consecuencias. La Comisión Europea ha abierto un expediente de infracción contra nuestro país por no haber sancionado a Volkswagen tras la manipulación de las emisiones contaminantes en sus vehículos con motor diésel. Bruselas exige disponer de sanciones "eficaces, proporcionadas y disuasorias" para evitar que los fabricantes de automóviles infrinjan la ley.

En el caso de España, hay normativa de sanción. Pero no se aplicó, pese a que sabe desde septiembre de 2015 que Volkswagen manipuló el software de sus motores para que los coches ofrecieran unas emisiones de óxido nítrico en el laboratorio inferiores a las reales en situación de conducción. Y la Comisión apunta que, por ejemplo, se podría haber introducido dispositivos que inutilizasen los sistemas de control fraudulento de las emisiones.

El Gobierno debe ahora responder al requerimiento del Ejecutivo comunitario. Y si Bruselas no está satisfecho con las explicaciones, podría llevar incluso a denunciar a nuestro país ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Por todo lo expuesto, la diputada **Yolanda Díaz Pérez** presenta la siguiente **pregunta escrita**:

1. ¿Está el Gobierno a favor de que sea una agencia europea independiente quien conceda las licencias de circulación a los vehículos?
2. ¿Por qué no ha sancionado el Gobierno a Volkswagen a pesar de que sabía desde septiembre de 2015 que la compañía alemana manipulaba el software de sus motores?

3. ¿Por qué no se aplicó en España la normativa de sanción existente?
4. ¿Por qué no introdujo España dispositivos que inutilizasen los sistemas de control fraudulento de las emisiones?
5. ¿Tiene previsto el Gobierno exigir a Volkswagen compensaciones económicas a las personas consumidoras?
6. ¿Tiene previsto el Gobierno homogeneizar la legislación sancionadora en este ámbito?
7. Según la normativa en vigor, los nuevos límites de emisiones de óxido nítrico se irán implantando de forma progresiva a partir de 2017, ¿cómo evitará el Gobierno que los fabricantes se salten los límites durante el periodo de transición?