

6 de marzo de 2017

NECESITAMOS UN SISTEMA DE VIGILANCIA EUROPEO FIABLE E INDEPENDIENTE PARA EVITAR ESCÁNDALOS COMO EL DIESELGATE Y PROTEGER LA SALUD DE LA POBLACIÓN

A finales de mayo se va a acordar en el Consejo de la Unión Europea la reforma del actual sistema de homologación de vehículos que ha permitido el fraude del diésel y los abusos de la industria del motor. Por este motivo, las organizaciones que forman parte de la campaña Malos Humos exigen responsabilidad al Gobierno español y que adopte una posición ambiciosa, que suponga una mayor transparencia e independencia sobre el proceso de homologación, actualmente muy controlado por los propios fabricantes de vehículos. El fraude en la medición de emisiones no es sólo una estafa al consumidor, sino al conjunto de la ciudadanía pues es la calidad de nuestro aire la que está en juego. Evitar casos como el Dieseltgate supone una reducción de las emisiones de dióxido de nitrógeno en nuestras áreas metropolitanas, cuyos niveles de contaminación se sitúan en muchas de ellas por encima de los máximos legales admisibles.

En septiembre de 2015, a partir de una denuncia de la Agencia Medioambiental Norteamericana (EPA, por sus siglas en inglés), se destacaba que la empresa Volkswagen instalaba dispositivos en sus vehículos para intentar eludir los límites legales sobre emisiones de dióxido de nitrógeno. A raíz de este escándalo se desató un debate que ponía en evidencia que la gran mayoría de las marcas automovilísticas contaminan mucho más de lo declarado –en especial en los vehículos diésel y con referencia a este mismo contaminante, el dióxido de nitrógeno– ya que las pruebas que se realizan en laboratorio, no reflejan las emisiones en conducción real.

Son muchos y contundentes los estudios que, antes y después de este escándalo, muestran que los vehículos que cumplen la normativa de emisiones son la excepción. T&E, por ejemplo, ha realizado informes como el *¡No respires! (2016)* en el que se presentan datos tan graves como que solo uno de cada diez vehículos diésel nuevos cumple con la normativa europea de emisiones. En el Estado español circulan a día de hoy cerca de 1,9 millones de vehículos diésel fraudulentos altamente contaminantes.

Mientras no se evitan estos fraudes, que suponen que la media de emisiones de los vehículos diésel de algunas marcas supera 15 veces lo establecido por la normativa Euro, ocurre que hay una gran cantidad de áreas metropolitanas de la Unión Europea donde se superan los límites admisibles de dióxido de nitrógeno. Este es el caso en España, entre otras, de Madrid y Barcelona y sus respectivas zonas metropolitanas, Granada, Córdoba, Murcia o Valencia. El asunto es muy grave: la Agencia Europea de Medio Ambiente en su informe de 2016 calcula que solo por este contaminante, fallecen en nuestro país, de forma prematura, 4.280 personas cada año.

La Comisión Europea tiene el compromiso de revisar un sistema de homologación de vehículos que no solo no funciona sino que, dada la falta de control eficaz, facilita estas situaciones generalizadas de fraude, lo que supone incumplir el deber de las instituciones de garantizar un alto nivel de la salud humana.

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 “Type Approval Framework Regulation” (TAFR, por sus siglas en inglés) es la mayor reforma tras el Dieselgate y constituye una oportunidad única para reformar el actual y fallido sistema de homologación de vehículos.

El Consejo de la Unión Europea debe acordar este mismo mes de marzo una posición como base para las negociaciones finales sobre esta propuesta de la Comisión Europea (CE), y el Gobierno español tendrá que decidir entre dos posiciones: la primera, especialmente defendida por Italia, permite más control por parte de la industria automovilística y favorecerá que las cosas no cambien demasiado. La segunda, defendida por Francia, puede suponer una importante mejora, pues propone pruebas de homologación independientes de la industria mediante, principalmente:

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

El Estado español ha sido señalado en varias ocasiones por las autoridades europeas como uno de los que menos medidas han tomado para evitar fraudes de los fabricantes de vehículos. De hecho, en diciembre de 2016, se inició un procedimiento de infracción contra España por no haber impuesto sanciones a los organismos que homologaron los vehículos que incumplían la normativa y actualmente es firme candidata a un nuevo apercibimiento en este proceso, pues la Comisión Europea considera que el informe técnico sobre emisiones entregado es incompleto. Sin embargo, a pocas semanas de la votación en el Consejo de la Unión Europea, la posición de España sigue sin ser clara o, por lo menos, conocida públicamente.

Por este motivo, desde las organizaciones de la campaña Malos Humos, instamos al Gobierno español a que adopte una posición en favor de un control europeo eficaz e independiente que evite y sancione los posibles fraudes, controle las emisiones reales de los vehículos y proteja la salud de la población y del medio ambiente.

Organizaciones de la Campaña Malos Humos (por orden alfabético)

- Alpedrete Sostenible
- Amigos de la Tierra
- ANDANDO Coordinadora de Asociaciones Peatonales
- Asociación General de Consumidores (Asgeco)
- Asociación Murciana de Consumidores y Usuarios, Consumur
- Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)
- ATTAC
- ATTAC Madrid

- Centre d'Anàlisi i Programes Sanitaris
- CGT
- Confederación de Consumidores y Usuarios (CECU)
- ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici
- Ecologistas en Acción
- Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM)
- Fundación Ecología y Desarrollo (Ecodes)
- Fundación Renovables
- Greenpeace
- OMAL-Paz con Dignidad
- Plataforma per la Qualitat de l'Aire
- SEO/BirdLife
- SEPAR (Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica)
- Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (SESPAS)
- Sociedad Española de Sanidad Ambiental (SESA)
- T&E (Transport and Environment)
- WWF España