MINISTERIO
DE INDUSTRIA, ENERGIA
Y TURISMO

SECRETARIA GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA.

DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

3/03/2016

INFORME ASUNTO VOLKSWAGEN

PROCESO DE HOMOLOGACIÓN.

En Estado Unidos la reglamentación establece las condiciones técnicas a cumplir por los vehículos, siendo los fabricantes los responsables de su cumplimiento sin que exista control previo a la puesta en el mercado por parte de la Administración. Las autoridades realizan campañas de control, cogiendo vehículos en el mercado y comprobando que se cumplen las condiciones técnicas aplicables.

En Europa, la reglamentación establece las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos y además establece que una entidad tercera independiente (Servicios Técnicos) deben comprobar y certificar su cumplimiento, y que en base a ello la administración de un Estado miembro emita un certificado de homologación. Siendo la homologación, un requisito previo para la matriculación de los vehículos.

Las fabricantes de vehículos pueden elegir realizar su homologación en cualquiera de los 28 Estados miembros, con independencia de donde tengan sus plantan de producción, **siendo válida la homologación para toda la Unión Europea**.

En España, la autoridad competente en los aspectos de homologación es el MINETUR, habiendo designado a diversas

entidades como Servicio Técnico (INTA, INSIA, IDIADA, LCOE), todos ellos con una gran experiencia internacional. En concreto, para la reglamentación sobre emisiones, los servicios técnicos designados por el MINETUR son IDIADA e INTA.

Dentro de las marcas del grupo Volkswagen, **España homologa alguno de los modelos de SEAT**, realizándose el resto de homologaciones principalmente en Alemania y Reino Unido, y algún caso puntual en Luxemburgo.

Si durante la vida de los vehículos, es necesario llevar a cabo campañas de revisión de los vehículos, es la autoridad que concedió la homologación, la encargada de aprobar dichas medidas, siendo estas actuaciones válidas para todos los vehículos matriculados en todos los Estados miembros. Por lo que en el caso del grupo Volkswagen, España únicamente es responsable de la gestión con el fabricante de las medidas que apliquen a los modelos SEAT homologados en España.

Ello implica, que por ejemplo para un Volkswagen Passat homologado en Alemania pero matriculado en España, la autoridad a la que debe reportar el fabricante es la autoridad alemana, siendo esta la que debe determinar si hay o no irregularidades y en caso de existan la que debe verificar las acciones encaminadas a la reparación de los vehículos. España lo que puede hacer, a través del MINETUR es solicitar a las autoridades alemanas la información pertinente para hacérsela llegar a AECOSAN a efectos de que esta informe al consumidor.

REQUISITOS DE EMISIONES.

La reglamentación europea establece que los vehículos deben cumplir unos ciertos límites de emisiones medidos durante un ensayo en laboratorio en un determinado ciclo de conducción.

En base a ello, 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 el Reglamento Europeo de emisiones 715/2007, expresamente prohíbe el uso de dispositivos diseñados para camuflar las prestaciones de los vehículos (defeat devices). Esto es lo que han identificado las autoridades norteamericanas.

PROBLEMA DE VOLKSWAGEN NOx.

El problema consiste en que en una determinada **familia de motores diesel (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 afectados 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).

Los vehículos identificados (en miles) son los siguientes:

- 5.885 Motor 2.0 TDI Bosch
- 469 Motor 1.2 TDI Delphi
- 3.617 Motor 1.6 TDI Conti.

Las medidas serán de cambio de software, pero adicionalmente será necesario en los motores 1.6 algún cambio de hardware.

El fabricante está terminando de analizar el efecto en el consumo y en la potencia máxima, aunque el grupo espera conseguir la adaptación sin cambio de estos parámetros.

Las fechas probables de inicio de llamadas a revisión serían:

- Motor 2.0 TDI Bosch Marzo/2016
- Motor 1.2 TDI Delphi Junio/2016
- Motor 1.6 TDI Conti. Octubre/2016

ACTUACIONES EN ESPAÑA:

1. Contactos con el grupo Volkswagen:

   El Ministro y la Secretaria General de Industria y PYME han mantenido diversas reuniones con los representantes del grupo Volkswagen y se han remitido cartas entre Ministerio y Fabricante, al objeto de clarificar la situación.

   Además se han mantenido reuniones técnicas para conocer la evolución de las acciones previstas por el grupo Volkwagen 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.

En el caso concreto de SEAT las medidas correctoras planteadas por SEAT para los modelos que se homologan en España (Ibiza, León, Exeo, Altea), se consideran correctas.

No obstante, como condición previa al inicio de las modificaciones en los vehículos, SEAT deberá remitir para su aprobación, para cada versión o conjunto de versiones de software y en el caso del motor de 1.6 litros, para cada solución o conjunto de soluciones de software y hardware, la documentación técnica necesaria que justifique la ausencia defeat device, cumplimiento de emisiones, consumo, potencia, par máximo y nivel de ruido.

En el mismo sentido y en lo que respecta a las homologaciones concedidas por cada Estado, han actuado las autoridades alemanas y se espera que hagan lo mismo las autoridades del Reino Unido y Luxemburgo.

2. Acciones a nivel europeo:

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 Ministro ha asistido al Consejo Europeo de Competitividad celebrado el 1 de Octubre, donde ha declarado la preocupación por este problema, y donde se ha alcanzado el compromiso de delegar en la autoridad

alemana las investigaciones del asunto, y se ha 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 aprobó la propuesta de Reglamento europeo relativa 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. La propuesta de reglamento aprobada establece unos requisitos rigurosos desde el punto de vista medioambiental, a la vez que posibles para la industria.

3. Contactos con otros fabricantes con plantas en España:

   Se ha remitido **cartas a los grupo industriales** que tiene plantas de fabricación en España, para que confirmen 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 han contestado por escrito asegurando que no disponen en sus modelos de ningún dispositivo similar al empleado por el grupo Volkswagen.

4. Contacto con los servicios técnicos de homologación españoles:

   Se ha remitido **cartas a los servicios técnicos** designados por el MINETUR, tanto a los servicios técnicos de homologación INTA e IDIADA, como al servicio técnico de

conformidad de la producción (FUNDACIÓN PARA EL FOMENTO DE LA INNOVACIÓN INDUSTRIAL) al objeto de que informen sobre los modelos de SEAT ensayados y controlados, y en base a los cuales se concedió la homologación por parte de MINETUR.

5. Paralización de stocks:

   Resolución del Subsecretario por la que se inicia procedimiento de revisión de oficio de las resoluciones de fines de serie, y se ordena la suspensión de las citadas autorizaciones, en lo que atañe a los vehículos diésel euro 5 con motor EA 189, y que en total ascienden a 2.490 vehículos cuya matriculación actualmente está paralizada.

6. Ensayos en circulación:

   En diciembre se ha iniciado una campaña, en línea con otros países de la UE, de ensayos de comprobación de las emisiones de vehículos en uso. Detalle de dicha actuación se adjunta posteriormente.

7. Desde la Secretaría General de Industria y PYME se está realizando un seguimiento continuo y permanente de este asunto.

PROBLEMA DE VOLKSWAGEN CO2.

El 13 de diciembre el grupo Volkswagen ha informado mediante nota de prensa, que después de un análisis exhaustivo no se había encontrado ningún procedimiento ilegal relacionado con el consumo de combustible y las emisiones de CO2.

Dentro de controles internos llevados a cabo por el grupo Volkswagen, únicamente en nueve modelos de la marca Volkswagen se encontraron pequeñas diferencias de consumo de combustible de aproximadamente 0,2 l/100 km.

En relación a este aspecto indicar que en Europa, los fabricantes de vehículos pueden elegir realizar su homologación en cualquiera de los 28 Estados miembros, con independencia de donde tengan sus plantan de producción, siendo válida la homologación para toda la Unión Europea.

En relación al grupo Volkswagen, en España se homologan algunos modelos de SEAT, homologándose el resto de modelos de SEAT y todos los demás modelos de las otras marcas en Alemania, Reino Unido y Luxemburgo.

Revisados los ensayos realizados por SEAT, se indica que los ensayos realizados para determinar el valor de CO2 están de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos 715/2007/CE y 692/2008/CE.

El grupo Volkswagen ha tenido reuniones con las autoridades de homologación de Alemania, Reino Unido, Luxemburgo y España, para explicar las investigaciones llevadas a cabo sobre este asunto, indicando que no hay ningún indicio de que los ensayos se hayan hecho de forma irregular y por tanto los valores declarados lo han sido de acuerdo a lo establecido en los Reglamentos 715/2007/CE y 692/2008/CE.

En el caso concreto de SEAT, el fabricante ha decidido revisar las homologaciones de los modelos Ibiza y León del model year 2016, aumentando en unos pocos gramos el valor de CO2

declarado, al objeto de garantizar al 100 % el cumplimiento durante los ensayos de conformidad de la producción.

CAMPAÑA DE ENSAYOS EN RELACION A LAS EMISIONES CONTAMINANTES

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, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo esta realizando, en línea con lo que están planteando los países de nuestro entorno, una campaña de ensayos de vehículos en el mercado.

Para ello, a partir de la primera semana de Diciembre, se ha iniciado una campaña de verificación de las emisiones de CO2, NOx y otros contaminantes sobre 30 vehículos, Euro 5 y 6, homologados en España.

La selección de los mismos se hará en función de la penetración de los distintos modelos en el mercado nacional. Actualmente el MINETUR está finalizando el protocolo de ensayos a realizar para su envío a la Comisión Europea para la armonización de actuaciones entre los distintos Estados miembros.

Los ensayos consistirán en ensayos en circulación, con las condiciones establecidas en el futuro ciclo de emisiones en condiciones reales de conducción (Real Driving Emissions - RDE), y en ensayos en laboratorio con ciclos diferentes al establecido en la reglamentación actual.

En esta campaña europea de vigilancia de las emisiones en el mercado van a participar un buen número de países entre ellos Francia, Italia, Alemania, Reino Unido y Suecia. Todos ellos se

han comprometido a remitir a la Comisión Europea el resultado de sus ensayos, al objeto de que esta disponga de información suficiente de emisiones de vehículos en el mercado que permita identificar cualquier posible anomalía, para en su caso tomar las medidas correctoras que correspondan.

Con esta campaña, de un alcance amplio y técnicamente muy compleja, el MINETUR 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.