

FACUA ve aberrante que la UE legisle al dictado de las automovilísticas en el control de las emisiones

FACUA considera aberrante que la Unión Europea legisle al dictado de las automovilísticas en el control de las emisiones de los vehículos. Es escandaloso que el Parlamento europeo haya respaldado la propuesta de la Comisión que permite que los coches diésel puedan emitir un 110% más de óxidos de Nitrógeno (NOx) del límite establecido en la ley (80 miligramos por kilómetro recorrido), valora la asociación. La propuesta ha salido adelante gracias a la abstención de los europarlamentarios socialistas españoles y con el voto a favor de los populares.

FACUA critica que, tras un fraude como el que once millones de consumidores han sufrido en todo el mundo por el Grupo Volkswagen (alrededor de ocho millones y medio en Europa y cerca de 700.000 en España), en lugar de endurecer la normativa las autoridades europeas hayan decidido hacerla más laxa y permitan que se pueda incumplir sin ningún tipo de repercusión.

La asociación ve alarmante que la UE proteja los intereses de las grandes multinacionales en detrimento de los propios ciudadanos a quienes debería atender. La asociación recuerda que la contaminación del aire provoca al año alrededor de 400.000 muertes prematuras en la UE, según los datos del propio Parlamento comunitario.

Es especialmente indignante la postura del Ejecutivo español, que desde que estalló el escándalo Volkswagen no sólo se ha limitado a transmitir las decisiones de la empresa sin proteger los intereses de los ciudadanos, sino que además ha aceptado las presiones de la industria para votar una legislación europea más permisiva con los incumplimientos.

Desde 2007, cuando entró en vigor la norma Euro 6, los vehículos diésel no pueden emitir más de 80 miligramos de NOx por kilómetro recorrido. Sin embargo, estas emisiones sólo se miden en el laboratorio, antes de que los vehículos sean homologados. En condiciones de conducción real, estos vehículos emiten cantidades de NOx que multiplica en varias veces el máximo permitido por la ley, pero no hay controles sobre estas condiciones.

Después de la decisión de este miércoles del Parlamento europeo, los coches se someterán a pruebas en carretera y podrán emitir 168 miligramos de NOx (hasta 2019) y 120 miligramos de NOx hasta 2022. Sólo a partir de 2023, los coches estarán obligados a respetar el límite legal de los 80 mg de Nox/km recorrido.

Fraude Volkswagen: once millones de coches incumplen la normativa Euro 5

Los coches diésel fabricados hasta septiembre de 2015 deben cumplir la norma Euro 5, que permite emisiones de hasta 180 miligramos de óxidos de Nitrógeno (NOx) por kilómetro recorrido. Esta es la norma que se aplica en los vehículos afectados por el fraude del Grupo Volkswagen. Los coches del grupo llevan instalado un software que les permite detectar cuándo están siendo sometidos a un test de comprobación de emisiones y falsear sus niveles para cumplir con los límites legales establecidos.

En condiciones de conducción real, estos vehículos emiten cantidades de NOx que multiplica en varias veces el máximo permitido por la ley. El estudio realizado en la Universidad de West Virginia (California, EEUU) que provocó que estallase el escándalo detectó que los vehículos de Volkswagen emitían NOx que multiplicaban por hasta cuarenta veces los límites de 43.5 mg/km de NOx fijados en la legislación de California, lo que traducido a la normativa europea (Euro 5) supondría que multiplican por diez los máximos establecidos en la misma.

En total, la empresa ha reconocido que hay once millones de vehículos diésel en todo el mundo de las marcas Seat, Volkswagen, Audi y Skoda que incumplen la ley.

Más de 40.000 miembros en la plataforma #afectadosVolkswagen

La plataforma nacional de afectados por el fraude de Volkswagen puesta en marcha por FACUA reúne ya a 40.764 socios que han decidido unirse para reclamar ante esta compañía. La asociación ha presentado ya las primeras denuncias en nombre de sus socios y su equipo jurídico está estudiando todas las acciones legales que se pueden llevar a cabo en representación de los afectados.

En cualquier caso, FACUA recomienda a los propietarios que no acudan a la llamada a revisión que la empresa pretende realizar. La multinacional alemana ha comenzado a contactar en España con los propietarios de vehículos diésel cuyos motores cuentan con un software que manipula las emisiones de dióxidos de nitrógeno (NOx). En su comunicación, la empresa les avisa de que próximamente podrán llevar sus coches a los servicios oficiales de las marcas afectadas (Seat, Volkswagen, Skoda y Audi) donde podrán someterlos a una "actualización de software" para que las emisiones de NOx estén por debajo de los máximos permitidos por la ley.

La asociación destaca que en dicha comunicación la empresa sigue sin especificar si los cambios que pretende realizar en los motores afectados (todos diésel, modelo EA 189 TDI 1.6, 2.0 y 1.2) también provocarán cambios en las prestaciones de los vehículos, tales como la potencia del motor o el consumo de combustible.

Volkswagen continúa sin aclarar cómo funciona el mecanismo que permite manipular las emisiones contaminantes del coche cuando está siendo sometido a una prueba en un laboratorio, más allá de que el vehículo está programado para hacerlo. Mientras la empresa no confirme el proceso técnico específico, es imposible conocer si la llamada a revisión que la empresa haga implicará el mantenimiento de las condiciones de fábrica del coche, advierte la asociación.

FACUA recuerda que dada la situación, no es posible discernir qué tipo de modificación hay que hacerle a los casi 700.000 vehículos afectados en España. Por este motivo, la asociación también desaconseja a los afectados llevar el vehículo a ningún mecánico, ni para realizar un peritaje al coche en relación al software que manipula las emisiones ni para hacerle ninguna modificación relacionada con esta cuestión.

[- Únete a la plataforma nacional de #afectadosVolkswagen](#)