

Pruebas de emisiones de los vehículos: más allá del caso VW

Parece que Volkswagen ha engañado en los tests de emisiones con sus coches diesel en Estados Unidos, permitiendo emisiones de óxidos de nitrógeno muy por encima de los límites legales, con consecuencias terribles sobre la salud y el medioambiente. Esto pone de relieve las diferencias entre las comprobaciones de emisiones en Estados Unidos y Europa al igual que las discrepancias entre los test llevados a cabo en condiciones de laboratorio y en los realizados en rendimiento en carretera, para ambos contaminantes y CO₂. Sin embargo, nuevos métodos de análisis previstos para reflejar mejor las emisiones reales podrían implementarse en breve.

El caso

El 18 de septiembre de 2015, la Agencia de Protección Medioambiental estadounidense (EPA, en sus siglas en inglés) [afirmó](#) que Volkswagen había instalado un software ilegal para engañar a los test de emisiones, permitiendo que sus coches diesel produjeran hasta cuarenta veces más de NO_x del permitido, y [ordenó](#) a la compañía que llamara a revisión de alrededor de 482.000 Volkswagen y Audi vendidos en Estados Unidos desde 2008. El 22 de septiembre, Volkswagen [indicó](#) que este software podría haber sido instalado en 11 millones de sus vehículos diesel por todo el mundo. Martin Winterkorn, CEO de Volkswagen, [se disculpó](#) el 20 de septiembre por la pérdida de confianza en este asunto y [dimitió](#) tres días después. Según la prensa, VW podría enfrentarse a una multa de más de 18.000 millones de dólares así como a las acciones legales de los consumidores y grupos de interés, además de posibles cargos penales. En dos días de actividad de los mercados después de que el escándalo saltara, la compañía ha perdido un tercio de su [valor en bolsa](#).

Mientras tanto, Alemania, Francia, Italia y Corea del Sur han abierto investigaciones sobre los vehículos Volkswagen vendidos allí. El 24 de septiembre, el ministro de Transporte alemán [dijo](#) que los vehículos vendidos por el grupo Volkswagen en Europa también estaban afectados por la manipulación.

Impactos sobre la salud y el medioambiente

Los óxidos de nitrógeno son gases emitidos durante la quema de combustible, en particular en los motores diesel. En 2014, los vehículos diesel representaron aproximadamente la mitad de los coches nuevos vendidos en Europa. NO_x está asociado con efectos nocivos sobre la salud (especialmente sobre el hígado, pulmones, bazo y sangre) y sobre el medioambiente (en concreto con la acidificación y la [eutrofización](#)). El NO_x contribuye también con la formación de dos principales contaminantes del aire, ozono y partículas en suspensión. Las emisiones de contaminantes del aire (incluido el NO_x) en Europa han disminuido significativamente en las últimas décadas.

Sin embargo, las concentraciones de NO_x en Europa superan regularmente los estándares de calidad del aire europeos, y los [techos nacionales de emisión](#) de los objetivos de 2010 para el NO_x no se han cumplido en seis de sus Estados miembro. Según la [Comisión Europea](#), las partículas en suspensión y las concentraciones de ozono son las responsables de alrededor de 400.000 muertes prematuras anuales en Europa, y el coste total relacionado con la salud de la contaminación atmosférica en Europa oscilan entre los 330.000 y los 940.000 millones de euros por año.

*Las emisiones de NO_x de los motores diésel pueden ser reducidas usando la tecnología de la reducción catalítica selectiva (SCR) en combinación con aditivos a base de urea. Sin embargo, la Organización no gubernamental Transporte y Medioambiente [sugiere](#) que los fabricantes de coches no usan la tecnología existente en todo su potencial.

Controles de emisiones de contaminantes del aire

En Europa, los controles de emisiones de contaminantes del aire procedentes de los vehículos se establecieron en la Directiva Marco de 2007 sobre [procesos de homologación](#), que exige la prueba y aprobación de los tipos de vehículos por un servicio técnico nacional. Los niveles para las emisiones de NO_x aplicables para los nuevos coches, que forman parte de los [estándares Euro 6](#) en vigor desde septiembre de 2014, se han establecido en 0.08 g/km. En Estados Unidos, los análisis de emisiones de contaminantes atmosféricos se llevan a cabo en tres pasos: la auto certificación de los fabricantes, las comprobaciones de producción de la EPA y las pruebas de control en uso de la EPA en vehículos individuales. Además, la [norma](#) estadounidense para las emisiones de NO_x es sólo de 0.031 g/km. Los dispositivos que permitían la manipulación, un software que se reveló que ha sido usado por VW en los test estadounidenses, engañando a los test de emisiones son ilegales bajo las leyes de Estados Unidos y Europa, y su uso está sujeto a sanciones.

Recientes investigaciones señalan que hay una gran diferencia entre las pruebas en carretera y los resultados de los procesos de homologación llevados a cabo en condiciones de laboratorio. El Centro Común de Investigación de la Comisión [señaló](#) en 2013 que las emisiones de NO_x en carretera de los vehículos diesel estaban aproximadamente de dos a cinco veces por encima de sus estándares homologados, y un [estudio](#) en 2014 del Consejo Internacional del Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés), una organización no gubernamental, descubrió que las emisiones reales de NO_x de los nuevos vehículos de pasajeros diesel eran sobre siete veces más altas que los límites Euro 6.

Para abordar esto, la Comisión Europea crea un equipo de trabajo encargado de desarrollar las [pruebas de emisiones en la conducción real](#) (RDE, por sus siglas en inglés). Los informes indican que representantes de los Estados miembro habían acordado, en mayo de 2015, una metodología para calcular las emisiones en carretera, aunque el cumplimiento de la fecha y un posible factor flexibilidad permanecen sin establecerse.

Consumo de combustible y emisiones de CO₂

Además de las emisiones contaminantes de los coches diesel, el caso VW también expuso otras discrepancias entre el proceso de homologación (en condiciones de laboratorio) y las emisiones de CO₂ en carretera de coches y vehículos ligeros. La Regulación 2009 [sobre estándares de desempeño de emisiones](#) señala objetivos de emisiones de CO₂ para [coches](#) (95 g/km, para ser alcanzados en 2012) y [vehículos ligeros](#) (147 g/km, para ser alcanzados en 2020). Parece que se han hecho progresos significativos, dado que el objetivo de 2015 de 130 g/km para coches se alcanzó dos años antes de lo que estaba previsto. Sin embargo, la investigación de ICCT sugiere que la diferencia entre las emisiones de CO₂ en el proceso de homologación y en carretera subió de un 8% en 2001 a 38% en 2013. Según ICCT, la discrepancia se traduce en el incremento de los costes de combustible de alrededor de 450 euros por año para un consumidor medio, menos reducciones de emisiones de carbono de lo esperado bajo las políticas climáticas y una pérdida de recaudación de impuestos de las autoridades que basan sus esquemas de tasación de los vehículos en las emisiones de CO₂ en el proceso de homologación.

Los tests del proceso de homologación para las emisiones de CO₂ se basan en el Nuevo Ciclo Europeo de Conducción (NEDC, por sus siglas en inglés), que se ha usado durante décadas y se considera desfasado. Los nuevos estándares conocidos como el Procedimientos de pruebas de vehículos ligeros coordinados a nivel mundial (WLTP, por sus siglas en inglés) se han desarrollado bajo el patrocinio de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE, por sus siglas en inglés). La Comisión Europea propone comenzar a cambiar al WLTP en septiembre de 2017, e ir cambiando paulatinamente para que esté implementada completamente en septiembre de 2018.

Parlamento Europeo

En su posición adoptada en febrero de 2014 sobre los [objetivos de reducción de CO₂ para coches](#), el Parlamento pidió que la NEDC se reemplazase por la WLTP en la menor oportunidad, para poder asegurar que las emisiones de CO₂ correspondientes a los nuevos coches de pasajeros estén más en línea con las emisiones actuales.

En su primer reporte sobre la [reducción de emisiones contaminantes para los vehículos de carretera](#) adoptada el 23 de septiembre de 2015, el Comité de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria del Parlamento votó a favor de que los tests de emisiones reales en conducción estén puestos en marcha en 2017. El mismo día, el Comité ENVI también [intercambió puntos de vista](#) con la Comisión sobre el caso VW, y los parlamentarios expresaron sus preocupaciones.

En octubre se mantendrá un debate plenario sobre las medidas sobre emisiones de los vehículos, durante la sesión I.

Grupos de interés

[Transport & Environment](#), una ONG de medio ambiente, subraya que los fabricantes de coches han estado usando la flexibilidad en los tests de homologación de los laboratorios para lograr emisiones inferiores que no se reflejan en la carretera. Sospechan que los aparatos que permiten el engaño se han usado en la UE también. Impulsan los tests de emisiones reales en conducción, un sistema de conformidad aleatorio de comprobación de la producción y tests en servicio que sean supervisados por una autoridad de homologación europea independiente, y una propuesta de estándares Euro 7 que iguale los niveles de vehículos diesel, gasolina y gas natural.

[BEUC](#), la organización de consumidores europea, pide una investigación completa de los tests de emisiones de los vehículos y consumo de combustible de la UE. Aboga por un procedimiento de test de vehículos en carretera robusto, similar al que está activo en EE UU, y un sistema de vigilancia de estos tests en carretera para restaurar la confianza de los consumidores en los tests de emisiones y consumo de combustible. En nombre de los consumidores que representa, la organización de protección de consumidores italiana Altroconsumo lanzó una [demanda colectiva](#) contra Volkswagen y Fiat en febrero de 2015 por prácticas de competencia desleal por la diferencia entre el desempeño en la carretera y el consumo de combustible anunciado por los fabricantes de coches.

[ACEA](#), la Asociación de Fabricantes de Automóviles Europea, reconoce la gravedad de la situación y subraya que no hay evidencia de que esto sea una cuestión que afecte a la totalidad de la industria. Apoya completamente los tests de emisiones en conducción real con el objetivo de que haya una comprobación de las emisiones de contaminantes más robusta.

(Artículo originalmente [publicado en inglés](#)).