



25.3.2019

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

tras una declaración de la Comisión

presentada de conformidad con el artículo 123, apartado 2, del Reglamento interno

sobre la evolución reciente del escándalo del «Dieselgate»
(2019/2670(RSP))

Daniel Dalton, Bolesław G. Piecha, Zdzisław Krasnodębski
en nombre del Grupo ECR

**sobre la evolución reciente del escándalo del «Dieselgate»
(2019/2670(RSP))**

El Parlamento Europeo,

- Visto el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, 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, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE¹,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la COMISIÓN de 18 de julio de 2008 por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos²,
- Visto el dictamen, de 28 de octubre de 2015, del Comité técnico sobre vehículos de motor (CTVM) constituido en virtud del artículo 40, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE,
- Visto el Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)³,
- Visto el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)⁴,
- Visto el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión⁵,
- Visto el Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales responsables

¹ DO L 151 de 14.6.2018, p. 1.

² DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

³ DO L 82 de 31.3.2016, p. 1.

⁴ DO L 109 de 26.4.2016, p. 1.

⁵ DO L 175 de 7.7.2017, p. 1.

de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2006/2004⁶,

- Visto el informe final de la Comisión de Investigación sobre la Medición de las Emisiones en el Sector del Automóvil, de 2 de marzo de 2017,
 - Vista su Recomendación, de 4 de abril de 2017, al Consejo y la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil⁷,
 - Visto el documento informativo del Tribunal de Cuentas Europeo, de 7 de febrero de 2019, sobre la respuesta de la Unión al escándalo del «Dieselgate»,
 - Visto el artículo 123, apartado 2, de su Reglamento interno,
1. Considera que el Reglamento (UE) 2018/858 constituye una mejora significativa del marco legislativo en el que se produjo el escándalo del «Dieselgate», con la fabricación de unos vehículos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente, y el restablecimiento de la confianza de los consumidores;
 2. Observa que el Reglamento (UE) 2018/858, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 y otros actos legislativos conexos introducen unos métodos de ensayo más sólidos y realistas para medir los contaminantes, como las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y de CO₂; garantizan una mayor calidad e independencia de los ensayos de vehículos; y permiten una mejor vigilancia de los vehículos que ya están en circulación;
 3. Reconoce, sin embargo, que las nuevas normas contempladas en el Reglamento (UE) 2018/858 entran en vigor el 1 de septiembre de 2020, por lo que muchas de las mejoras en materia de calidad, independencia y supervisión de las autoridades de homologación y ensayo de los vehículos todavía no han entrado en vigor;
 4. Recuerda que, el 28 de octubre de 2015, los Estados miembros acordaron que las mediciones de las emisiones de NOx en condiciones de conducción reales eran obligatorias para los nuevos modelos de vehículos a partir de septiembre de 2017 y para todos los vehículos nuevos a partir de septiembre de 2019;
 5. Recuerda que, el 1 de junio de 2017, la Comisión también introdujo un procedimiento de ensayo de laboratorio más estricto y realista, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure), desarrollado conjuntamente con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), para medir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los turismos y furgonetas, que pasó a ser obligatorio para todos los modelos nuevos a partir de septiembre de 2017, y para todos los vehículos nuevos a partir de septiembre de 2018;
 6. Señala que el régimen regulador de la Unión es el primero del mundo que introduce los dos ensayos complementarios mencionados, garantizando que los automóviles vendidos

⁶ DO L 345 de 27.12.2017, p. 1.

⁷ DO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

en la Unión produzcan bajas emisiones tanto en el laboratorio como en las condiciones de circulación vial y luchando contra las conductas fraudulentas en los ensayos de emisiones de los vehículos en carretera;

7. Pide a la Comisión que siga reduciendo las emisiones de NOx de los automóviles de la Unión revisando el factor de conformidad, tal como establece el segundo paquete RDE de comitología, con carácter anual y en consonancia con los avances tecnológicos, con miras a reducirlo a 1 lo antes posible;
8. Considera, no obstante, que la imposición de unos límites cada vez más estrictos a la presencia en el aire de sustancias perjudiciales para la salud no es en sí misma un método eficiente para mejorar la calidad del aire, como demuestra la gran cantidad de casos de infracción denunciados ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea; considera que una política eficiente debe incluir la aplicación de planes duraderos e integrados de mejora de la calidad del aire dotados de unos recursos financieros adecuados;
9. Observa con cierta preocupación el hecho de que algunos Estados miembros, o sus autoridades locales, hayan adoptado medidas desproporcionadas, como las restricciones impuestas a los vehículos diésel más antiguos, que entrañan dificultades cotidianas para sus propietarios, la pérdida de valor de los vehículos y una utilización significativa de vehículos más antiguos y altamente contaminantes en países con rentas más bajas;
10. Subraya que, con el fin de mejorar la calidad del aire y la salud pública, proteger nuestro medio ambiente e impulsar la competitividad de la Unión en un mundo globalizado, es necesario un cambio hacia una movilidad más limpia y eficiente en consulta con el sector del automóvil;
11. Pide a la Comisión que siga colaborando con los Estados miembros y otras partes interesadas para optimizar la normativa sobre emisiones de los vehículos en el futuro y acelerar la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible;
12. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.