

## Medición de la contaminación atmosférica en carretera procedente de los automóviles

Aunque las emisiones de contaminantes a la atmósfera en las actividades de transporte se han reducido considerablemente en las últimas décadas, los actuales niveles tienen aún efectos perjudiciales para la salud y el medio ambiente. En un Reglamento de Ejecución sobre nuevos ensayos que reflejen mejor las emisiones en carretera reales, la Comisión fija unos límites más elevados que las normas en vigor, aunque por debajo de los niveles de emisión actuales. Se prevé que en enero se presentará al Pleno una propuesta de Resolución para bloquear el proyecto de la Comisión.

### Antecedentes

Aunque el sector de los transportes de la Unión Europea (UE) ha reducido considerablemente sus emisiones de contaminantes atmosféricos en las últimas décadas, el sector es responsable del 46 % de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y alrededor del 14 % de las emisiones de partículas en la UE en 2013, según la [Agencia Europea de Medio Ambiente](#) (AEMA). Estos dos contaminantes están asociados a efectos adversos para la salud, el medio ambiente y el clima. Según cálculos de la AEMA, el número de muertes prematuras atribuibles en la UE-28 a los NO<sub>2</sub> y las partículas asciende a 72 000 y 403 000, respectivamente. Según la [Comisión Europea](#), los costes totales relativos a la salud de la contaminación del aire en la UE oscilan entre los 330 000 y los 940 000 millones de euros al año.

En el [Reglamento Euro 5 y Euro 6](#) se fijan los límites de las emisiones para NO<sub>x</sub>, partículas y otros contaminantes. Sin embargo, el Centro Común de Investigación (JRC) de la Comisión observó en 2013 que las emisiones de NO<sub>x</sub> en carretera de los automóviles diésel (responsables del 80 % de las emisiones de NO<sub>x</sub> del transporte) eran aproximadamente entre dos y cinco veces superiores a los niveles de sus correspondientes normas de homologación de tipo medidas en condiciones de laboratorio. Este problema quedó de manifiesto en el reciente [asunto VW](#). La AEMA indica que esta discrepancia explica en parte por qué las emisiones de NO<sub>x</sub> no se han reducido en la medida prevista, habida cuenta del mayor rigor de las normas Euro desde su introducción, en 1992 (cuando el límite de emisiones de NO<sub>x</sub> era de 970 mg/km). Las concentraciones de NO<sub>x</sub> superan con regularidad las normas de calidad del aire de la UE, y seis Estados miembros no han cumplido todavía los objetivos relativos a los [techos nacionales de emisión](#) de NO<sub>x</sub> de 2010.

### Emisiones en condiciones de conducción reales

En 2011, la Comisión Europea creó un grupo de trabajo encargado del desarrollo de ensayos que reflejen mejor las emisiones en carretera reales. En octubre de 2015, los representantes de los Estados miembros emitieron una opinión favorable respecto de un [proyecto de Reglamento de la Comisión](#) por el que se introducen ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, por sus siglas en inglés) mediante la utilización de sistemas portátiles de medición de emisiones a partir de septiembre de 2017 para los nuevos tipos de vehículos (a partir de 2019 para todos los vehículos). El proyecto de Reglamento fija «límites no sobrepasables» (NTE, por sus siglas en inglés) para NO<sub>x</sub>, sobre la base de los límites de emisiones Euro 6 (80 mg/km), multiplicándose por un «factor de conformidad». Desde 2017, este factor se fija en 2,1 (esto es, permitiendo 168 mg/km), con miras a reducir gradualmente la brecha entre las emisiones en carretera y las de la homologación de tipo. A partir de 2020, se fija en 1,5 (esto es, permitiendo 120 mg/km), dejando un margen para los errores de medición. Tanto el Parlamento como el Consejo pueden bloquear la adopción del proyecto de Reglamento de Ejecución de la Comisión.

## Objeción del Parlamento Europeo

En una [propuesta de Resolución](#) aprobada el 14 de diciembre de 2015, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria se opuso al proyecto de Reglamento de la Comisión alegando que introduciría en la práctica una excepción generalizada al límite de las emisiones aplicable, siendo por ello incompatible con el objetivo y el contenido del Reglamento de base. En la propuesta también se insta a la Comisión a presentar un nuevo proyecto sin demora, y a más tardar en abril de 2016. Se prevé que la Resolución se vote en el Pleno en enero.

Las partes interesadas han expresado opiniones dispares. La asociación de la industria del automóvil [ACEA](#) destaca que será «extremadamente difícil» respetar los «límites no sobrepasables», con «graves implicaciones económicas» para fabricantes y efectos sobre las reducciones de CO<sub>2</sub>. La ONG de defensa del medio ambiente [ClientEarth](#) afirma que el establecimiento de los límites propuestos constituye una decisión política y no técnica, y pide que el factor de conformidad no sea superior a 1,3.