

**Pregunta con solicitud de respuesta oral O-000113/2015  
a la Comisión**

Artículo 128 del Reglamento

**Giovanni La Via**

en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

**Vicky Ford, Liisa Jaakonsaari, Christel Schaldemose**

en nombre de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

**Jerzy Buzek**

en nombre de la Comisión de Industria, Investigación y Energía

**Michael Cramer**

en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo

Asunto: Medición de las emisiones en el sector del automóvil

El 18 de septiembre de 2015, la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos (EPA) acusó a Volkswagen de haber infringido los límites de emisiones. La EPA y la Californian Air Resources Board analizaron distintos modelos de vehículos diésel producidos por Volkswagen y recabaron pruebas de que, al circular por carretera, los vehículos contaminaban hasta 40 veces más de lo permitido según las normas sobre emisiones. Volkswagen admitió entonces haber falseado los ensayos de emisiones de motores diésel en el mercado de los Estados Unidos mediante el uso sistemático de «dispositivos de desactivación» que desvirtúan los resultados de los ensayos a la hora de medir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y que están expresamente prohibidos en virtud del Reglamento (CE) n° 715/2007.

Dada la importancia que reviste la protección de los ciudadanos, de su salud y de la calidad del aire, así como la confianza de los consumidores y la confianza en las normas y en los mecanismos de homologación de tipo utilizados en Europa, resulta esencial disponer de información para determinar si los procedimientos de control europeos también se han visto afectados por dicha manipulación.

- ¿Cómo piensa la Comisión investigar de forma exhaustiva si Volkswagen u otros fabricantes de automóviles han manipulado, de forma similar a la detectada en los Estados Unidos, el proceso de homologación relativo a los límites de emisiones, ya sea para vehículos de motor diésel o de gasolina?
- Las autoridades de homologación nacionales han tardado en descubrir estas prácticas fraudulentas, que pueden remontarse a varios años atrás. ¿Cuál ha sido hasta ahora el papel de la Comisión? ¿Cómo puede garantizarse la independencia y responsabilidad de las autoridades nacionales de homologación y control?
- ¿Ha afectado esto también a otras emisiones contaminantes, aparte de las de NO<sub>x</sub>, o incluso a emisiones de gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>)?
- ¿Qué medidas va a tomar la Comisión para mejorar y armonizar los ensayos de emisiones, a fin de reflejar mejor el uso real de los vehículos de motor tras la introducción de los ensayos de emisiones generadas por la conducción en condiciones reales? ¿Serán aplicables estos métodos de ensayo a finales de 2017, a más tardar, con un factor de conformidad 1 y sobre la base de unos controles de ciclo aleatorio?
- ¿Ha tomado la Comisión medidas inmediatas para evitar situaciones similares? ¿Son necesarias nuevas medidas para mejorar la aplicación y el cumplimiento de la legislación de la UE y colmar posibles lagunas?
- ¿Qué medidas tiene previsto tomar la Comisión para reforzar la aplicación de la estrategia de la UE en pro de un sistema de transporte sostenible y eficiente en el uso de los recursos, en lo que respecta tanto al transporte por carretera como a otros modos de transporte?
- ¿Cómo piensa la Comisión mantener informado al Parlamento acerca de su investigación?

Presentación: 28.9.2015  
Transmisión: 30.9.2015  
Plazo límite: 7.10.2015