

Los MPE deben apoyar la creación de un Centro de Vigilancia del Mercado Europeo destinado a garantizar automóviles verdaderamente limpios y seguros en la práctica

Marzo de 2017

¿Por qué?

Después del escándalo de emisiones conocido como Dieselgate, los legisladores europeos se encuentran en pleno debate sobre la reforma del sistema de ensayos de vehículos vigente en la UE (o el Reglamento Marco de Homologación). Esta propuesta legislativa representa la única oportunidad que ha habido en la última década de mejorar el inefectivo y obsoleto sistema actual para verificar que los coches, furgonetas y camiones, así como sus diferentes componentes y piezas, reúnen los requisitos de seguridad de la UE y respetan los estándares medioambientales.

El fallo fundamental del sistema actual – que además ha sido reconocido tanto por miembros de la industria como por los propios legisladores nacionales – es la falta de inspecciones independientes que se deben realizar una vez que los productos están en el mercado o en uso, es decir, que la vigilancia del mercado no es efectiva. Los vehículos nuevos aprobados para su venta en Europa son modelos de preproducción especialmente diseñados para los ensayos. Los modelos de producción que se venden posteriormente a los consumidores también deberían ser objeto de ensayos en diferentes intervalos para verificar que continúan respetando la normativa. La responsabilidad de llevar a cabo comprobaciones de vigilancia del mercado recae exclusivamente sobre los 28 estados miembros. La mayoría de los Estados miembros no realizan controles de ningún tipo y delegan esta responsabilidad en los propios fabricantes de vehículos. Por ejemplo, en los años anteriores al escándalo de VW, la autoridad alemana en materia de vehículos, la KBA, solo comprobó 24 vehículos en uso¹.

En lo que respecta a los proveedores de piezas, como por ejemplo de neumáticos, la falta de vigilancia del mercado da lugar a una situación de competencia desleal en la que apenas se detectan y se someten a juicio aquellos productos que no presentan una calidad óptima o que no respetan los estándares europeos, lo cual va minando a aquellos fabricantes que sí producen piezas y componentes de mayor calidad (a menudo empresas de la UE).

Si además tenemos en cuenta que la complejidad y los conocimientos técnicos necesarios para los ensayos de vehículos escapan de la capacidad de muchos Estados miembros, la coordinación centralizada de esta actividad y la realización de la vigilancia del mercado a través de **un Centro de Vigilancia del Mercado (MSC, por sus siglas en inglés)** podría representar una solución rentable y eficiente. Esta entidad no interferiría con las autoridades de homologación nacionales ni tampoco exigiría la creación de una nueva gran agencia. Más bien consistiría en establecer un reparto claro de responsabilidades, en el que los Estados miembros se ocupan de aprobar los vehículos para su venta y el MSC de verificar que los vehículos en carretera cumplen la normativa. Además, sería una manera de aumentar la independencia, ya que en la actualidad son los fabricantes de vehículos en su mayoría quienes realizan sus propios controles, y sólo en algunos casos la autoridad responsable de aprobar el vehículo en un primer momento (que podría

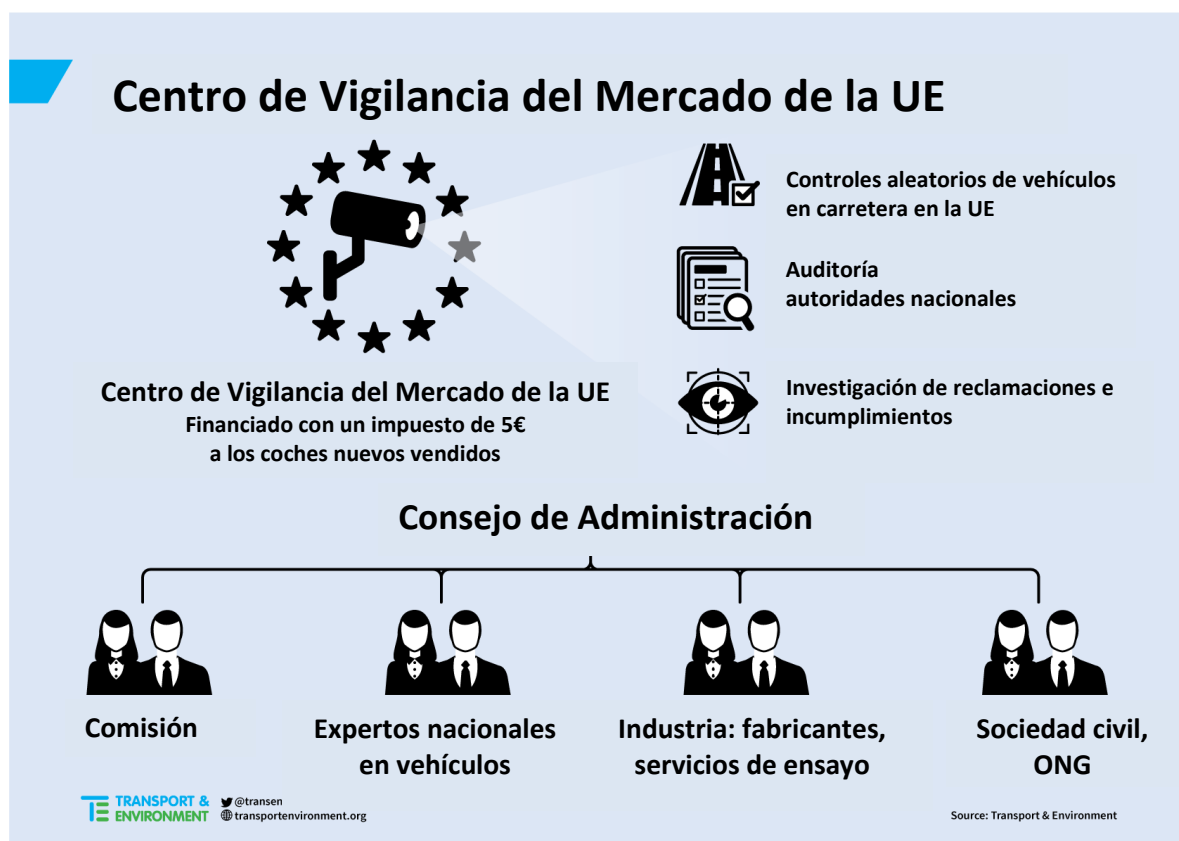
¹ https://ec.europa.eu/consumers/consumers_safety/safety_products/rapex/alerts/main/?event=main.search#searchResults

mostrarse reticente a señalar problemas). Un sistema a nivel europeo es por tanto más independiente, sólido y transparente.

¿Cómo funcionará?

Estructura. La siguiente infografía resume las principales características del MSC. Las decisiones relativas a su actividad y su plan de trabajo recaen sobre un Consejo de Administración (o un Comité Directivo) que se reunirá regularmente y estará compuesto por:

- Autoridades de homologación y vigilancia y expertos nacionales;
- Comisión Europea;
- Representantes de los servicios técnicos y la industria automovilística;
- Miembros independientes escogidos entre grupos de consumidores y conductores de automóviles;
- ONG.



Tareas.

El MSC de la UE llevará a cabo las siguientes tareas:

1. Controles aleatorios del 20 % de los modelos de vehículos nuevos que se introduzcan en el mercado cada año para verificar que reúnen las condiciones de la UE en materia de seguridad y medioambiente
2. Controles aleatorios del 10 % de las piezas y sistemas de automoción que se introduzcan en el mercado, por ejemplo, neumáticos, con el fin de comprobar que cumplen los estándares de la UE
3. Recopilar los resultados de cualquier ensayo de vigilancia realizado por los Estados miembros como complemento al trabajo del MSC
4. Investigar las quejas fundadas y los resultados de ensayos de terceras partes que se podrán presentar a través de un portal creado a tal efecto
5. Tomar las medidas correctivas necesarias, incluidas retiradas de productos en toda la UE, sanciones y acciones de subsanación para los consumidores si los resultados así lo exigen

6. Coordinar las auditorías de legisladores nacionales – mediante el encargo de controles a auditores independientes – para garantizar la aplicación y el cumplimiento de las normativas europeas de forma regular en el mercado único

No será necesario crear una nueva entidad burocrática ni adquirir un gran edificio para que el MSC lleve a cabo su actividad. Tal y como se propone más arriba, el Consejo de Administración se reunirá un mínimo de 6 veces al año para: a) acordar su plan de trabajo (por ejemplo, determinar qué modelos de vehículos serán objeto de los controles aleatorios o cuál será el plan de auditorías de las autoridades nacionales), y b) analizar los resultados y las acciones de seguimiento a tomar una vez realizados los controles y auditorías. Una vez hecho esto, el organismo podrá: o bien utilizar las instalaciones de laboratorios de la UE disponibles, como por ejemplo el laboratorio de emisiones de vehículos del Centro Común de Investigación en Italia, o bien contratar servicios técnicos u organizaciones de ensayo independientes para que realicen aquellos ensayos o actividades necesarios. Este trabajo requerirá únicamente la existencia de una pequeña secretaría.

Financiación.

Dichas actividades, especialmente el programa de ensayos y las auditorías, del MSC de la UE **podrían financiarse mediante un pequeño suplemento a los vehículos nuevos vendidos en la EU**, aplicado a los fabricantes (que conocen fácilmente la cantidad de vehículos que venden y que, por lo tanto, no necesitarán implantar procedimientos de notificación que resultarían costosos).

Según los expertos técnicos, realizar controles aleatorios del 20 % de los modelos de vehículos de la UE supone inspeccionar cerca de 300 vehículos. El coste de las diferentes fases² de los ensayos es el siguiente:

- Ensayos de emisiones (incluidos los ensayos en condiciones reales de conducción o RDE) : 35 000 euros
- Ensayos no destructivos estáticos y dinámicos (seguridad): 45 000 euros
- Las ensayos de choque (potencialmente destructivos, seguridad): hasta 100 000 euros

Todo ello hace que el coste total de los ensayos sea de 200 00 euros como máximo por vehículo.

De este modo, considerando los datos de matriculación de vehículos actuales³, un gravamen de tan sólo 1 euro por vehículo permitiría recabar cerca de 15 millones de euros al año, lo que cubriría los costes de los ensayos de emisiones. Mientras que una tasa más realista de 5 euros por vehículo permitiría cubrir ampliamente los costes de todo el programa de ensayos necesario, ya que se obtendrían unos 70 millones de euros anuales. Tras los ensayos, restarían además al menos unos 10 millones de euros para cubrir las auditorías de las autoridades nacionales de vehículos (cuyo coste asciende a unos 15 000 euros por cada una de ellas) y otros costes administrativos.

Dichos recargos para cubrir costes suponen una herramienta socialmente aceptable que ya se utiliza ampliamente en el mundo desarrollado para financiar la mayoría de los bienes públicos, como la gestión de residuos, las infraestructuras energéticas, etc. Garantizar que los vehículos sean seguros y no provoquen daños ambientales aportará además beneficios sociales. Además, aunque dicho recargo se aplicaría a los fabricantes, incluso si estos decidieran aumentar en 5 euros el precio de los 15 000 vehículos nuevos, esto resultaría prácticamente imperceptible para el cliente final, que a menudo ya paga cientos de euros en concepto de suplementos.

¿Por qué es mejor que la actual propuesta de la CE?

En la propuesta actual de la Comisión, el deber de vigilancia del mercado recae en los Estados miembros, aunque también se propone que la Comisión pueda realizar controles aleatorios de vehículos en el futuro.

² T&E dispone de un desglose más detallado y preciso de cada uno de los ensayos para aquellas personas que lo soliciten.

³ Cerca de 15 millones de matriculaciones en 2016 según la ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles), <http://www.acea.be/press-releases/article/passenger-car-registrations-6.8-in-2016-3.0-in-december>

Se ha creado además un Foro aparte para que las autoridades nacionales puedan intercambiar información. La propuesta del MSC refuerza las propuestas actuales en una serie de ámbitos:

- Tal y como demuestran las recientes medidas adoptadas por Italia⁴, hasta la fecha los legisladores nacionales no han cumplido su deber de realizar inspecciones de vehículos de forma independiente, ya que han optado por proteger a los fabricantes en detrimento de los consumidores y la salud pública – sólo una institución europea desvinculada de los intereses nacionales puede garantizar una total independencia y rigor.
- El Foro propuesto no tiene poder legal para imponer controles o investigar reclamaciones. Se trata, por naturaleza, de un organismo destinado únicamente al intercambio de información. Ya existe un organismo similar para el intercambio de información sobre homologaciones (TAAG) y hasta la fecha no ha logrado desvelar ni un solo caso de incumplimiento.
- La Comisión Europea es una instancia política, por lo que este Centro actuaría como nexo entre la Comisión y los Estados miembros evitando así cualquier influencia política.

Abandonar el callejón sin salida en el que se encuentran las investigaciones en materia de emisiones y acabar con las confabulaciones con la industria automovilística sólo será posible mediante la creación de un organismo a nivel europeo responsable de comprobar que se cumplen las medidas. El escándalo Dieseldgate habla por sí solo: VW no ha sido multada por Alemania, como tampoco lo han sido Skoda por el RU ni Seat por España, e Italia sigue defendiendo a Fiat del supuesto fraude. Ya en el pasado, Alemania permitió a Mercedes utilizar un refrigerante ilegal en el sistema de aire acondicionado de sus vehículos con total impunidad. De hecho, ningún fabricante ha sido multado nunca en Europa por una autoridad reguladora nacional. Sólo un organismo independiente, ajeno a las influencias nacionales y a la Comisión, puede garantizar que el funcionamiento de los vehículos se ajuste a la legislación.

El Parlamento dispone de una ocasión única para votar a favor de dicho sistema independiente (el Centro de Vigilancia del Mercado de la UE) durante la votación del informe Dalton en la plenaria de abril en Estrasburgo. Los MPE deberían votar a favor de las enmiendas que aporten por fin independencia y rigor y que garanticen un trato justo tanto a la industria como a los consumidores europeos.

⁴ Último análisis de T&E sobre Italia y Fiat:

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2017_02_Italy_testing_Fiat_briefing_FINAL.pdf