

# Reevaluación de las emisiones de NO<sub>x</sub> de los coches diésel tras las sentencias del Tribunal Supremo de la UE sobre dispositivos de desactivación

En el escándalo Dieselgate de 2015, se descubrió que los automóviles diésel que habían superado los test oficiales de laboratorio presentaban emisiones de NO<sub>x</sub> más elevadas cuando circulaban por carretera. Esto llevó a las autoridades de Estados Unidos y Europa a investigar si los fabricantes estaban utilizando software para alterar el rendimiento del vehículo mientras se sometía a los test. Esta estrategia de calibración, también conocida como “dispositivo de desactivación”, fue el centro de la disputa legal. Recientes sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) aclaran qué constituye un dispositivo de desactivación prohibido por las normas de la UE. Las sentencias limitan ampliamente el alcance de las excepciones en las que pueden utilizarse estrategias de calibrado y se aplican tanto a los futuros modelos como a los coches vendidos antes de la decisión judicial.

Las recientes sentencias del TJUE ofrecen motivos para seguir investigando los coches diésel que presentan elevadas emisiones de NO<sub>x</sub>. En un nuevo estudio, el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT) evalúa en qué medida los coches diésel en Europa pueden haber utilizado lo que ahora se clasifica como dispositivos de desactivación prohibidos, según el más alto tribunal de la UE. El informe abarca los modelos de turismos diésel certificados como Euro 5 y Euro 6, que representan aproximadamente 53 millones de vehículos vendidos en Europa entre 2009 y 2019.<sup>1</sup>

Se analizan tres fuentes de datos sobre emisiones: datos de test de laboratorio y en condiciones reales de las autoridades gubernamentales oficiales, datos de test en condiciones reales de organizaciones independientes y una amplia base de datos de mediciones por teledetección. Los datos se analizan por modelo de vehículo y familia de motor en función de los umbrales de emisiones desarrollados para determinar si es probable o casi seguro que exista un dispositivo de desactivación prohibido. Estos umbrales se basan en el comportamiento esperado del motor y en datos de pruebas de otros grupos de vehículos.

<sup>1</sup> Los coches diésel Euro 6 incluidos en este análisis se certificaron antes de la introducción del requisito de pruebas de emisiones en conducción real (RDE), un procedimiento normativo de la UE introducido entre 2017 y 2019.

## PRINCIPALES CONCLUSIONES

- » **Se detectaron niveles “sospechosos” de emisiones de NO<sub>x</sub> en al menos el 77% de los test oficiales de vehículos diésel, lo que indica el uso probable de un dispositivo de desactivación prohibido.** Los resultados de test independientes y campañas de teledetección muestran que **hasta el 100%** de las medias tanto de modelos de vehículos como de familias de motores superan el umbral de emisiones sospechosas.
- » **Se detectaron emisiones “extremas” de NO<sub>x</sub> en al menos el 40% de los test oficiales, lo que indica que es casi seguro que existe un dispositivo de desactivación prohibido.** Aproximadamente el 42% de los 1.400 test oficiales realizados por el gobierno en entornos controlados superaron el umbral de emisiones extremas.<sup>2</sup> Los test realizados en condiciones reales por autoridades gubernamentales y organizaciones independientes muestran índices similares o superiores de emisiones extremas. Los datos de teledetección indican que aproximadamente **el 75%** de las medias de las familias de motores superan el umbral extremo.

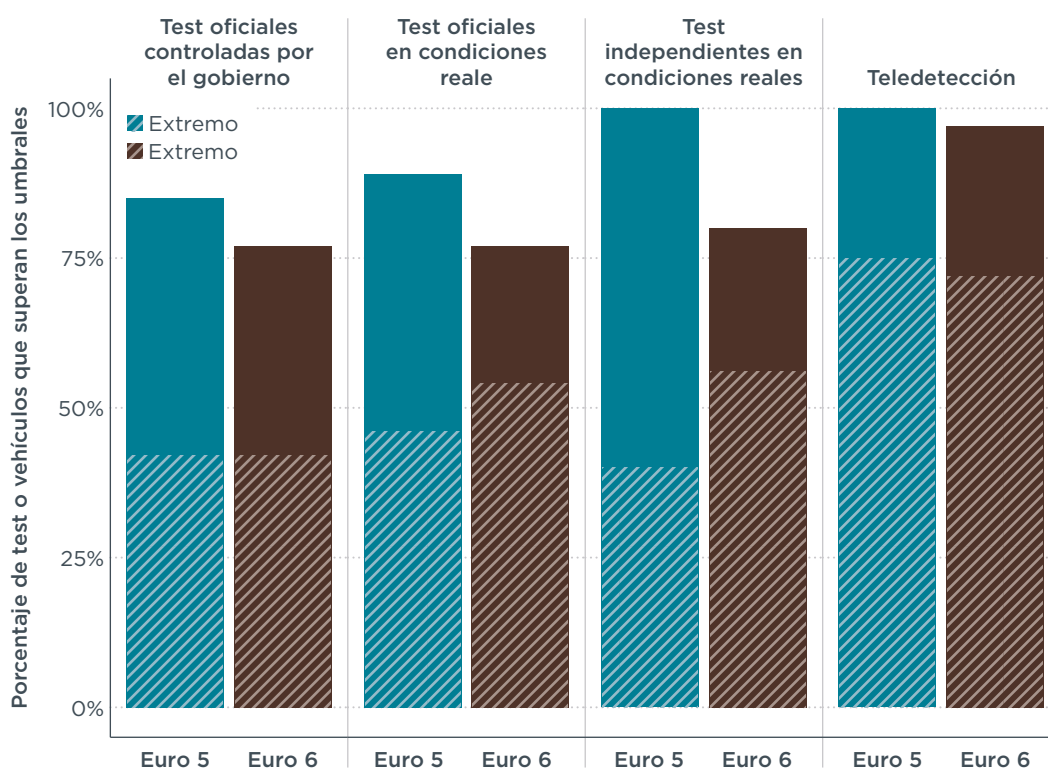
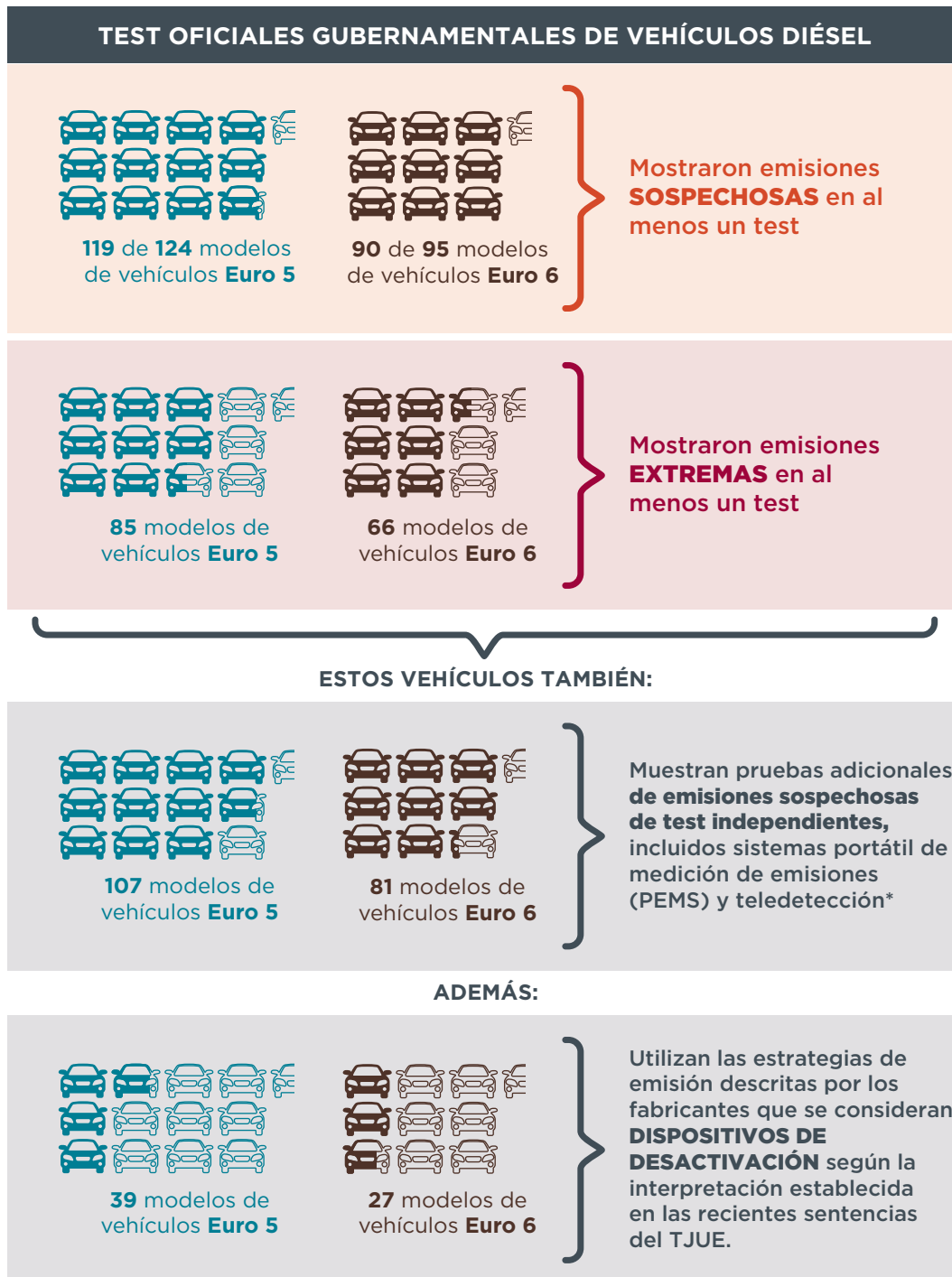


Gráfico 1. Porcentaje de test de vehículos y medias de modelos de vehículos/familias de motores que superan el umbral de sospecha

- » **Más de 200 modelos de vehículos sometidos a test muestran emisiones de NO<sub>x</sub> por encima del umbral “sospechoso”. 150 modelos de vehículos muestran emisiones por encima del umbral “extremo”.** Casi el 70% de los modelos de vehículos mostraron emisiones extremas en al menos un test oficial. Una gran mayoría mostró emisiones sospechosas también en test independientes y datos de teledetección.
- » **Un total de 66 modelos de vehículos utilizaban estrategias de calibrado descritas por los fabricantes que ahora deben considerarse dispositivos de desactivación**

<sup>2</sup> El umbral extremo es tres o cuatro veces superior al límite oficial de emisiones. Los umbrales se definen basándose en criterios técnicos elaborados a partir del comportamiento previsto del motor y de los datos de las pruebas, en consonancia con las directrices de la UE de 2017.

**prohibidos, según las últimas sentencias del TJUE.** Casi 50 modelos de vehículos alteran o desactivan el sistema de control de emisiones a bajas temperaturas ambiente, una estrategia específicamente dictaminada y considerada como dispositivo de desactivación prohibido por el TJUE.



 10 modelos únicos de vehículos

\* Los resultados de la teledetección se agrupan por familia de motores. Este número incluye todos los modelos de vehículos para los que la media de su familia de motores muestra emisiones sospechosas.

**Figura 2.** Resumen de los modelos de vehículos diésel Euro 5 y Euro 6 con emisiones sospechosas y extremas

Este estudio pone de relieve la prevalencia generalizada de estrategias de calibración en los vehículos diésel Euro 5 y Euro 6 que provocan un exceso de emisiones de NO<sub>x</sub> y las medidas correctoras comparativamente limitadas adoptadas hasta la fecha. Con una definición clarificada de los dispositivos de desactivación y las normas que prohíben su uso a partir de las recientes sentencias del TJUE, las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembros de la UE y del Reino Unido tienen ahora una base clara sobre la que abordar el exceso de emisiones NO<sub>x</sub> de los dispositivos de desactivación prohibidos y aplicar cambios sistémicos en las prácticas de test y mecanismos de cumplimiento.

---

## DETALLES DE LA PUBLICACIÓN

**Título:** *Reassessment of excess NO<sub>x</sub> from diesel cars in Europe following the Court Justice of the European Union rulings*

**Autores:** Michelle Meyer, Yoann Bernard, John German, Tim Dallmann

**Descargar:** <https://theicct.org/publication/dieselgate-emissions-diesel-cars-Europe-mar23>

**Contacto:** Susana Irlles, [susana.irlles@theicct.org](mailto:susana.irlles@theicct.org)

### **Nota a los editores:**

El umbral “extremo” indica un nivel de emisiones tan superior a los límites reglamentarios que es muy improbable que se deba a una causa distinta de la presencia de un dispositivo de desactivación. Podrían darse circunstancias que condujeran a emisiones extremas sin un dispositivo de desactivación, como un mal funcionamiento individual no detectado de un vehículo, una regeneración no detectada del sistema de postratamiento durante el ensayo, un mal funcionamiento de los instrumentos de medición o un mal funcionamiento generalizado de una familia de vehículos. Tales condiciones son extremadamente raras, pero siempre teóricamente posibles. Por lo tanto, para reconocer el pequeño grado de incertidumbre restante, concluimos que los test y los modelos de vehículos que superan el umbral extremo indican que el uso de un dispositivo de desactivación es casi seguro, pero no perfectamente seguro.

[www.theicct.org](http://www.theicct.org)

[communications@theicct.org](mailto:communications@theicct.org)

[twitter @theicct](https://twitter.com/theicct)

**icct**  
THE INTERNATIONAL COUNCIL  
ON CLEAN TRANSPORTATION