



Pressiteade

Luxembourg, 7. veebruar 2019

Audiitorite sõnul on heitkoguseid käsitlevad ELi õigusaktid pärast nn Dieselgate'i skandaali paranenud, kuid probleeme on endiselt

Euroopa Kontrollikoja uue infodokumendi kohaselt on heitkoguseid käsitlevad ELi õigusaktid pärast nn Dieselgate'i skandaali paranenud, kuid probleeme on endiselt Audiitorid peavad turujärelevalve paranemist positiivseks, kuid märgivad, et selle tõhusus sõltub liikmesriikidepoolsest rakendamisest. Samuti hoiatavad audiitorid, et autotootjad võivad leida viise uutest katsesüsteemidest kõrvalehoidmiseks ja sõltumatute kolmandate isikute katsete ulatus võib suurte kulude tõttu piiratud olla.

Erinevused laboris ja tegelikus liikluses mõõdetud sõidukite heitkoguste vahel kerkisid teravalt esile 2015. aastal, kui avastati, et teatud autotootjad kasutasid katkestusseadmeid, millega püüti ametlike katsete ajal saavutada märgatavalt väiksemat heidet kui tavapärasel sõiduolukorras (nn Dieselgate'i skandaal).

Dieselgate'i skandaal ajendas ELi kiirendama juba käimasolevaid seadusandlikke algatusi ning võtma uusi meetmeid. Euroopa Parlament algatas probleemi uurimiseks heitkoguste mõõtmise uuringu ja komisjon teatas, et kavatses parandada praegust olukorda, kus sõidukite heitkoguste katsete andmed on piiratud, killustatud ja raskesti ligipääsetavad. Lisaks tehti ELi sõidukite heitkoguste kontrollimise süsteemi mitmeid seadusandlikke muudatusi:

- komisjonil võib nüüd läbi vaadata liikmesriikide tüübikinnitusasutuste töö, katsetada sõidukeid ise, tühistada või peatada tüübikinnitused ja määrata karistusi;
- liikmesriikides on nüüd kohustuslik katsetada sõidukeid liikluses ning seda võivad teha ka huvitatud kolmandad isikud;
- kasutusele on võetud uus laborikatsete meetod, et kõrvaldada suur erinevus laboris ja tegelikus liikluses mõõdetud CO₂ (süsinikdioksiid) heite vahel ja mõõta NO_x (lämmastikoksiid) heitkoguseid.

*Pressiteate eesmärk on edastada Euroopa Kontrollikoja infodokumendi põhisõnumid.
Dokument on tervikuna kättesaadav aadressil www.eca.europa.eu.*

ECA Press

Mark Rogerson – kõnesisik

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pressiametnik

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

Kuna paljud uued eeskirjad ei olnud veel täielikult jõustunud, oli liiga vara hinnata, kas probleemid on lahendatud. Sellele vaatamata juhivad audiitorid tähelepanu mitmele uue katsesüsteemiga seotud probleemile.

„Peame meetmete võtmist positiivseks, kuid linnade õhukvaliteedi paranemiseks võib kuluda palju aastaid, kuna juba praegu on teedel suur hulk väga saastavaid autosid,“ ütles infodokumendi eest vastutav kontrollikoja liige Samo Jereb. „Ehkki tootjad on tagasi kutsunud enam kui 10 miljonit sõidukit, näitavad vähesed kättesaadavad andmed, et selle mõju NOx-heitele on olnud väike.“

Audiitorite sõnul on uue NOx-katse kasutuselevõtt uute diiselmootoriga autode NOx-heidet oluliselt vähendanud, kuid mõju oleks olnud veelgi suurem, kui 168 mg/km asemel oleks vastu võetud algselt kavandatud ajutine NOx piirnorm (128 mg/km).

Audiitorid on arvamusel, et paranemise ilmnemiseks kulub veel aega ja nad on kindlaks määranud mitu probleemi:

- turujärelevalve tõhusus sõltub liikmesriikidepoolsest rakendamisest;
- kuigi õigusaktidega on ette nähtud laborinäitajate ja tegeliku CO₂-/NO_x-heite vahelise erinevuse parem jälgimine, võivad tootjad leida uusi võimalusi oma sõidukite manipuleerimiseks, et vähendada nende heitkoguseid katsete ajal;
- hiljuti kasutusele võetud sõltumatute kolmandate isikute pakutavaid katseid võidakse teha vähe, kuna need on kallid.

Toimetajatele

Infodokument ei ole auditiaruanne, vaid ülevaatepõhine dokument, mis põhineb avalikult kättesaadaval teabel ja audiitorite poolt vastavas poliitikavaldkonnas tehtud töö.

Euroopa Kontrollikoja infodokument „ELi reaktsioon nn Dieselgate'i skandaalile“ on kättesaadav kontrollikoja veebisaidil (eca.europa.eu) ELi 23 keeles.