



## Komunikat prasowy

Luksemburg, 7 lutego 2019 r.

### **W wyniku afery Dieselgate unijne przepisy dotyczące emisji z pojazdów zostały udoskonalone, nadal występują jednak problemy – przestrzegają kontrolerzy**

Jak wynika z nowego dokumentu analitycznego opublikowanego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy, w następstwie afery Dieselgate ulepszono co prawda unijne prawodawstwo w zakresie emisji z pojazdów, ale nie wyeliminowano wszystkich problemów. Kontrolerzy z zadowoleniem odnotowują usprawnienia nadzoru rynku, lecz jednocześnie zwracają uwagę, że skuteczność tego nadzoru zależy od wdrożenia odnośnych działań przez państwa członkowskie. Przestrzegają oni ponadto, że producenci mogą znaleźć sposoby na obejście wymogów w ramach nowo wprowadzonych systemów badań i że ze względu na duże koszty tych badań niezależne podmioty trzecie mogą prowadzić je na ograniczoną skalę.

Rozbieżności między poziomem emisji z pojazdów w warunkach laboratoryjnych i w warunkach drogowych ujawniły się z całą jaskrawością w 2015 r. wskutek tzw. afery Dieselgate, kiedy okazało się, że niektórzy producenci samochodów korzystają z urządzeń ograniczających skuteczność działania w celu znacznego obniżenia wartości emisji mierzonych podczas oficjalnych testów w porównaniu z normalnymi warunkami jazdy.

Afera Dieselgate skłoniła UE do szybszego wdrożenia inicjatyw legislacyjnych będących już w toku i do podjęcia nowych działań. Parlament Europejski wszczął dochodzenie w sprawie pomiarów emisji, a Komisja Europejska zapowiedziała działania w celu zapewnienia rzetelniejszych danych na temat badania emisji z pojazdów, które to dane są obecnie ograniczone, fragmentaryczne, a dostęp do nich jest utrudniony. Ponadto wprowadzono wiele zmian w unijnych kontrolach emisji z pojazdów:

- Komisja ma obecnie prawo do weryfikacji prac krajowych organów udzielających homologacji typu, jak również do badania pojazdów, wycofywania i zawieszania homologacji typu oraz nakładania kar.
- Badania pojazdów w warunkach drogowych stały się obowiązkowe w państwach członkowskich UE i mogą być przeprowadzane przez zainteresowane strony trzecie.

*Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie dokumentu analitycznego opracowanego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Pełny tekst dokumentu dostępny jest na stronie [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – Rzecznik

Tel.: (+352) 4398 47063

Tel. kom.: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

Tel.: (+352) 4398 45410

Tel. kom.: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luksemburg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

@EUAuditors

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

- Aby wyeliminować znaczną rozbieżność między poziomami emisji CO<sub>2</sub> (dwutlenku węgla) mierzonymi w laboratorium i w warunkach drogowych oraz umożliwić pomiar emisji NO<sub>x</sub> (tlenków azotu), wprowadzono nowe rodzaje badań.

Ponieważ wiele nowych przepisów nie weszło jeszcze w pełni w życie, jest zbyt wcześnie, by ocenić, czy udało się rozwiązać te problemy. Niezależnie od tego kontrolerzy zwracają uwagę na szereg wyzwań, jakie stoją przed nowym systemem badań.

– Z zadowoleniem przyjmujemy fakt, że podjęto działania w tym obszarze, ale ze względu na dużą liczbę samochodów na drogach, które są źródłem wysokiego poziomu zanieczyszczeń, może upłynąć wiele lat, zanim jakość powietrza w miastach faktycznie się poprawi – **powiedział Samo Jereb, członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za ten dokument analityczny.** – Choć jak dotąd akcjami serwisowymi objęto ponad 10 milionów pojazdów, nieliczne dostępne dane wskazują, że wpływ tych inicjatyw na poziom emisji NO<sub>x</sub> był niewielki.

Dzięki wprowadzeniu nowych badań poziomu NO<sub>x</sub> doszło do znacznej redukcji emisji NO<sub>x</sub> w nowych samochodach wyposażonych w silnik Diesla, jednak zdaniem kontrolerów oddziaływanie to mogłoby być jeszcze większe, gdyby przyjęto pierwotnie proponowaną tymczasową dopuszczalną wartość emisji na poziomie 128 mg/km, a nie – 168 mg/km.

Kontrolerzy podkreślają, że potrzeba będzie czasu, nim nastąpi dostrzegalna poprawa sytuacji. Wskazują ponadto na szereg potencjalnych problemów:

- Skuteczność nadzoru nad rynkiem będzie uzależniona od wdrożenia odnośnych działań przez państwa członkowskie.
- Choć przepisy dają możliwość lepszego monitorowania rozbieżności między wynikami laboratoryjnymi a emisjami CO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> w warunkach drogowych, producenci mogą znaleźć nowe sposoby na zmniejszenie poziomu emisji z pojazdów w trakcie badań.
- Istnieje ryzyko, że ze względu na duże koszty niezależne podmioty trzecie będą przeprowadzały nowo wprowadzone badania na ograniczoną skalę.

### Informacje dla redaktorów

Dokument analityczny nie jest sprawozdaniem z kontroli, lecz przeglądem opartym na powszechnie dostępnych informacjach i na pracach kontrolerów w danym obszarze polityki.

Dokument analityczny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego pt. „Działania podjęte przez UE w odpowiedzi na aferę Dieselgate” jest dostępny na stronie internetowej Trybunału ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) w 23 językach UE.