



Pressemeddelelse

Luxembourg, den 7. februar 2019

EU's lovgivning om køretøjsmissioner er blevet forbedret siden dieselgate, men der er fortsat udfordringer, advarer revisorerne

Ifølge et nyt briefingpapier fra Den Europæiske Revisionsret er EU's lovgivning om køretøjsmissioner blevet forbedret siden dieselgate-skandalen, men der er fortsat udfordringer. Revisorerne glæder sig over forbedringerne inden for markedsovervågning, men påpeger, at det afhænger af medlemsstaternes gennemførelse, om den er effektiv. De advarer også om, at fabrikanterne kan finde måder til at omgå de nye prøvningssystemer, som er indført, og at omfanget af uafhængige tredjepartsprøvninger kan blive begrænset på grund af de høje omkostninger.

I 2015 blev der sat skarpt fokus på uoverensstemmelser mellem niveauerne for køretøjsmissioner i laboratoriet og på vejen med den såkaldte dieselgate-skandale, som afslørede, at visse bilfabrikanter anvendte "manipulationsanordninger" til at frembringe væsentligt lavere emissioner under de officielle prøvninger, end hvad der rent faktisk var tilfældet ved almindelig kørsel.

Dieselgate tilskyndede EU til at fremskynde lovgivningsinitiativer, som allerede var undervejs, og til at træffe nye foranstaltninger. Europa-Parlamentet indledte en undersøgelse af emissionsmålinger, og Europa-Kommissionen meddelte, at den havde planer om at forbedre de tilgængelige data om køretøjsmissionsprøvning, som er begrænsede, opdelt og vanskelige at tilgå. Der blev desuden gennemført et stort antal ændringer i kontrollen af køretøjsmission i EU:

- Kommissionen kan nu gennemgå de nationale typegodkendende myndigheders arbejde, afprøve køretøjer, tilbagekalde eller suspendere typegodkendelser og pålægge sanktioner.
- Prøvning af køretøjer i brug er nu obligatorisk i EU's medlemsstater og kan også gennemføres af interesserede tredjeparter.
- Nye prøvninger er indført for at tackle den store forskel mellem emissionsniveauerne for CO₂ (kuldioxid) i laboratoriet og på vejen og for at måle emissioner for NO_x (nitrogenoxid).

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets briefingpapier. Papiret i sin helhed kan fås på www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Talsmand

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressesekretær

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

Idet mange af de nye regler endnu ikke var trådt fuldt ud i kraft, var det for tidligt at vurdere, om problemerne er løst. Revisorerne fremhæver ikke desto mindre en række udfordringer for det nye prøvningssystem.

"Vi glæder os over, at der er truffet foranstaltninger, men det kan tage mange år at forbedre luftkvaliteten i bykernerne, eftersom der allerede er et stort antal meget forurenende biler på vejene," siger Samo Jereb, det medlem af Den Europæiske Revisionsret, der er ansvarligt for briefingpapiret. "Selv om der er tilbagekaldt mere end 10 millioner køretøjer indtil nu, viser den begrænsede mængde data, der er til rådighed, at indvirkningen på NO_x-emissionerne har været beskednen."

Den nye NO_x-prøvning har ført til en væsentlig reduktion af NO_x-emissioner for nye dieselmotorer, men indvirkningen kunne have været endnu større, hvis man havde vedtaget den oprindeligt foreslåede midlertidige grænseværdi på 128 mg/km i stedet for den på 168 mg/km, siger revisorerne.

Revisorerne er af den opfattelse, at det vil tage en vis tid, før der vil kunne ses forbedringer, og de konstaterer en række forhold:

- Markedsovervågningens effektivitet vil afhænge af, hvordan medlemsstaterne gennemfører den.
- Selv om lovgivningen sikrer bedre overvågning af forskellen mellem laboratorieresultater og CO_x/NO_x-emissioner på vejen, kan fabrikanterne finde nye måder til at tilpasse deres køretøjsmissioner under prøvningerne.
- Den nyligt indførte uafhængige tredjepartsprøvning kan blive begrænset som følge af de høje omkostninger.

Bemærkninger til redaktører

Et briefingpapir er ikke en revisionsberetning, men en analyse baseret på offentligt tilgængelige oplysninger og revisorernes arbejde med politikområdet.

Revisionsrettens briefingpapir "EU's reaktion på "dieselmotor"-skandalen" foreligger på Revisionsrettens websted (eca.europa.eu) på 23 EU-sprog.