



Δελτίο Τύπου

Λουξεμβούργο, 7 Φεβρουαρίου 2019

Το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με τις εκπομπές των οχημάτων βελτιώθηκε σε συνέχεια του σκανδάλου «ντίζελγκεϊτ», αλλά εξακολουθούν να υπάρχουν ζητήματα προς επίλυση, προειδοποιούν οι ελεγκτές

Σύμφωνα με νέο ενημερωτικό έγγραφο του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, παρότι η νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τις εκπομπές των οχημάτων βελτιώθηκε μετά το σκάνδαλο «ντίζελγκεϊτ», ορισμένα ζητήματα δεν έχουν επιλυθεί. Οι ελεγκτές χαιρετίζουν τις βελτιώσεις όσον αφορά την εποπτεία της αγοράς, αλλά επισημαίνουν ότι η αποτελεσματικότητά της εξαρτάται από την εφαρμογή της από τα κράτη μέλη. Προειδοποιούν επίσης για το ενδεχόμενο οι κατασκευαστές να μηχανευτούν άλλους τρόπους προκειμένου να παρακάμψουν τα νέα συστήματα δοκιμών και ότι το περιθώριο εφαρμογής ανεξάρτητων δοκιμών από τρίτους ενδέχεται να είναι περιορισμένο λόγω του υψηλού κόστους που συνεπάγονται.

Το 2015 οι αποκλίσεις μεταξύ των μετρήσεων που καταγράφονται στο εργαστήριο και των εκπομπών ρύπων των οχημάτων σε κανονικές συνθήκες οδήγησης βρέθηκαν στο επίκεντρο της επικαιρότητας μετά την αποκάλυψη του σκανδάλου «ντίζελγκεϊτ», ήτοι της πρακτικής ορισμένων κατασκευαστών αυτοκινήτων να χρησιμοποιούν «διατάξεις αναστολής», προκειμένου οι εκπομπές των οχημάτων τους κατά τη μέτρησή τους στο πλαίσιο επίσημων δοκιμών να είναι σημαντικά χαμηλότερες από αυτές που πράγματι παράγονται κατά την οδήγηση.

Το σκάνδαλο «ντίζελγκεϊτ» έδωσε στην ΕΕ την ώθηση να επισπεύσει νομοθετικές πρωτοβουλίες που ήταν ήδη σε εξέλιξη ή να λάβει νέα μέτρα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συγκρότησε εξεταστική επιτροπή προκειμένου να διερευνήσει το θέμα των μετρήσεων των εκπομπών και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε τα σχέδιά της να βελτιώσει τα στοιχεία που διατίθενται σχετικά με τις δοκιμές εκπομπών των οχημάτων, τα οποία επί του παρόντος είναι περιορισμένα, αποσπασματικά και η πρόσβαση σε αυτά είναι δυσχερής. Πέραν αυτών, επήλθαν πολλές αλλαγές στους ελέγχους των εκπομπών των οχημάτων στην ΕΕ:

Σκοπός του παρόντος δελτίου Τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων του σχετικού ενημερωτικού εγγράφου του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Το πλήρες έγγραφο διατίθεται στον ιστότοπο του ΕΕΣ www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Εκπρόσωπος Τύπου

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Υπεύθυνος Τύπου

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

- Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται πλέον να εξετάζει τις εργασίες των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την έγκριση τύπου, να υποβάλλει οχήματα σε δοκιμές, να ανακαλεί ή να αναστέλλει εγκρίσεις τύπου και να επιβάλλει κυρώσεις.
- Η δοκιμή οχημάτων σε κυκλοφορία είναι πλέον υποχρεωτική στα κράτη μέλη της ΕΕ, και μπορεί να διενεργείται και από ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη.
- Καθιερώθηκαν νέες δοκιμές προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της μεγάλης απόκλισης μεταξύ των επίπεδων εκπομπών CO₂ (διοξειδίου του άνθρακα) που μετρούνται σε συνθήκες εργαστηρίου και σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης καθώς και για τη μέτρηση των εκπομπών NO_x (οξειδίου του αζώτου).

Πολλοί από τους νέους αυτούς κανόνες δεν έχουν ακόμη τεθεί σε πλήρη εφαρμογή, και, ως εκ τούτου, είναι ακόμη πολύ νωρίς για να αξιολογηθεί κατά πόσον τα προβλήματα έχουν επιλυθεί. Παρ' όλα αυτά, οι ελεγκτές υπογραμμίζουν σειρά ζητημάτων που θα κληθεί να αντιμετωπίσει το νέο σύστημα δοκιμών.

*«Χαιρετίζουμε το γεγονός ότι έχουν ληφθεί μέτρα, αλλά ενδεχομένως να χρειαστούν πολλά χρόνια έως ότου βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές, δεδομένου του μεγάλου αριθμού των εξαιρετικά ρυπογόνων αυτοκινήτων που εξακολουθούν να κυκλοφορούν» **δήλωσε ο Samo Jereb, Μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για το συγκεκριμένο ενημερωτικό έγγραφο.** «Αν και ο αριθμός των οχημάτων που έχουν ανακληθεί μέχρι σήμερα ξεπερνά τα δέκα εκατομμύρια, από τα περιορισμένα στοιχεία που είναι διαθέσιμα προκύπτει ότι ο αντίκτυπος των ανακλήσεων στις εκπομπές NO_x ήταν πολύ περιορισμένος.»*

Σύμφωνα με τους ελεγκτές, η νέα δοκιμή για τη μέτρηση των εκπομπών NO_x οδήγησε σε σημαντική μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) από νέα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα, αλλά ο αντίκτυπος θα μπορούσε να ήταν μεγαλύτερος αν είχε γίνει δεκτό το αρχικά προταθέν προσωρινό όριο των 128 mg/km για τα NO_x αντί του ορίου των 168 mg/km.

Οι ελεγκτές θεωρούν ότι θα χρειαστεί χρόνος για να καταστούν εμφανείς οι βελτιώσεις και προσδιορίζουν μια σειρά ζητημάτων:

- Η αποτελεσματικότητα των ελέγχων εποπτείας της αγοράς θα εξαρτηθεί από τον τρόπο διενέργειάς τους από τα κράτη μέλη.
- Παρότι η νομοθεσία προβλέπει καλύτερη παρακολούθηση των αποκλίσεων μεταξύ των μετρήσεων στο εργαστήριο και των εκπομπών CO₂/NO_x σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, οι κατασκευαστές ενδέχεται να βρουν νέους τρόπους για να προσαρμόσουν τις εκπομπές των οχημάτων τους κατά τη διάρκεια των δοκιμών.
- Οι προσφάτως θεσπισθείσες ανεξάρτητες δοκιμές από τρίτους ενδέχεται να είναι περιορισμένες λόγω του υψηλού κόστους που συνεπάγονται.

Σημείωμα προς τους συντάκτες

Τα ενημερωτικά έγγραφα δεν συνιστούν εκθέσεις ελέγχου αλλά επισκόπηση βασιζόμενη σε δημόσια διαθέσιμα στοιχεία και στις εργασίες των ελεγκτών στον εκάστοτε τομέα πολιτικής.

Το ενημερωτικό έγγραφο του ΕΕΣ με τίτλο «Η αντίδραση της ΕΕ στο σκάνδαλο “ντίζελγκέιτ”» είναι διαθέσιμο στα αγγλικά στον ιστότοπο του ΕΕΣ (eca.europa.eu) σε 23 γλώσσες της ΕΕ.