



Lehdistötiedote

Luxemburg, 7. helmikuuta 2019

Ajoneuvojen päästöjä koskevaa EU:n lainsäädäntöä on parannettu dieselgate-skandaalin jälkeen, mutta haasteita on vielä ratkaisematta, varoittavat tarkastajat

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen uuden aihekohtaisen katsauksen mukaan ajoneuvojen päästöjä koskevaa EU:n lainsäädäntöä on dieselgate-skandaalin jälkeen kehitetty, mutta edessä on vielä haasteita. Tarkastajat pitävät markkinavalvonnassa tapahtuneita parannuksia tervetulleina. He kuitenkin muistuttavat, että markkinavalvonnan vaikuttavuus riippuu siitä, miten jäsenvaltiot sitä toteuttavat. He varoittavat myös, että valmistajat voivat löytää keinoja kiertää käyttöön otetut uudet testausjärjestelmät ja että riippumattomien kolmansien osapuolten toteuttama testaus voi jäädä suppeaksi korkeiden kustannusten vuoksi.

Vuonna 2015 paljon huomiota herätti niin kutsuttu dieselgate-skandaali, kun laboratorioissa mitattujen päästöjen todettiin eroavan ajon aikana mitatuista tasoista. Ilmeni, että osa autonvalmistajista käytti "estolaitteita", jotta päästöt olisivat merkittävästi vähäisemmät virallisten testien kuin tavallisen ajon aikana.

Dieselgate-skandaali sai EU:n vauhdittamaan jo tekeillä olleita lainsäädäntöaloitteita ja toteuttamaan uusia toimia. Euroopan parlamentti käynnisti päästömittauksia koskevan tutkinnan ja Euroopan komissio ilmoitti aikovansa parantaa päästöttestauksista saatavilla olevia tietoja, jotka ovat vähäisiä, hajanaisia ja vaikeasti saatavilla. Lisäksi ajoneuvojen päästötarkastuksia EU:ssa muutettiin monin tavoin.

- Komissio voi nyt arvioida kansallisten tyyppihyväksyntäviranomaisten työtä, testata ajoneuvoja itse, peruuttaa tyyppihyväksynnän kokonaan tai määrääjäksi sekä määrätä seuraamuksia.
- Liikenteessä olevien ajoneuvojen testaaminen on nykyisin pakollista EU:n jäsenvaltioissa, ja testejä voivat suorittaa myös kolmannet osapuolet.

Lehdistötiedotteessa esitetään Euroopan tilintarkastustuomioistuimen laatiman aihekohtaisen katsauksen sisältämät keskeiset tiedot. Katsaus löytyy kokonaisuudessaan sivustolta www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Tiedottaja

Puh. (+352) 4398 47063

Matkapuhelin (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Lehdistöavustaja

Puh. (+352) 4398 45410

Matkapuhelin (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

Sähköposti: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

- Laboratoriossa mitattujen ja ajon aikana mitattujen hiilidioksidipäästöjen (CO₂) huomattavasta erosta johtuva ongelma pyritään ratkaisemaan uusilla testeillä, ja uusia testejä on kehitetty myös typen oksidien (NO_x) päästötasojen mittaamiseen.

Monet uusista säännöistä eivät vielä ole voimassa kaikilta osin, joten oli liian aikaista arvioida, onko ongelmat ratkaistu. Tarkastajat tuovat kuitenkin esiin useita uuteen testausjärjestelmään liittyviä haasteita.

“Tilintarkastustuomioistuin pitää näitä toimia tervetulleina, mutta kaupunkien keskustojen ilmanlaadun kohentumiseen saattaa mennä vuosia, sillä kaduilla on ennestään liikkeellä runsaasti autoja, jotka aiheuttavat paljon päästöjä,” toteaa aihekohtaisesta katsauksesta vastaava Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Samo Jereb. “Toistaiseksi on kutsuttu takaisin yli kymmenen miljoonaa autoa, mutta käytettävissä olevien vähäisten tietojen perusteella toimen vaikutus typpioksidipäästöihin näyttäisi olevan pieni.”

Tarkastajat havaitsivat, että uuden NO_x-testin ansiosta uusien diesel-autojen typpioksidipäästöt ovat merkittävästi vähentyneet, mutta vaikutus olisi ollut vielä suurempi, jos alun perin ehdotettu väliaikainen raja-arvo 128 mg/km olisi hyväksytty raja-arvon 168 mg/km sijaan.

Tarkastajien näkemyksen mukaan parannuksia voidaan havaita vasta jonkin ajan kuluttua. He yksilöivätkin useita ongelmia.

- Markkinavalvonnan vaikuttavuus riippuu siitä, miten jäsenvaltiot sitä toteuttavat.
- Lainsäädännössä säädetään CO₂- ja NO_x-päästöistä laboratoriossa ja ajon aikana saatujen tulosten välisen eron paremmasta seurannasta, mutta valmistajat saattavat kehittää uusia keinoja mukauttaa ajoneuvojen päästöjä testien ajaksi.
- Hiljattain käyttöön otettu riippumattomien kolmansien osapuolten toteuttama testaus voi jäädä vähäiseksi korkeiden kustannusten vuoksi.

Toimittajille tiedoksi

Aihekohtainen katsaus ei ole tarkastuskertomus, vaan katsaus, joka perustuu julkisesti saatavilla oleviin tietoihin ja tarkastajien työhön asianomaisella politiikanalalla.

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen aihekohtainen katsaus “EU:n vastaus dieselgate-skandaaliin” on saatavilla tilintarkastustuomioistuimen sivustolla (eca.europa.eu) 23:lla EU:n kielellä.