



Persbericht

Luxemburg, 7 februari 2019

EU-wetgeving op het gebied van voertuigemissies is verbeterd sinds dieselgate, maar er blijven uitdagingen bestaan, waarschuwen controleurs

Volgens een nieuw briefingdocument van de Europese Rekenkamer is de EU-wetgeving op het gebied van voertuigemissies sinds het dieselgate-schandaal verbeterd, maar blijven er uitdagingen bestaan. De controleurs juichen de verbeteringen in het markttoezicht toe, maar wijzen erop dat de doeltreffendheid ervan van de uitvoering ervan door de lidstaten. Ze waarschuwen ook dat fabrikanten manieren kunnen vinden om de ingevoerde nieuwe testsystemen te omzeilen en dat de ruimte voor tests door onafhankelijke derden beperkt kan zijn vanwege de hoge kosten die ermee gemoeid zijn.

In 2015 werd de discrepantie tussen voertuigemissieniveaus in laboratoria en op de weg nadrukkelijk onder de aandacht gebracht bij het zogenaamde dieselgate-schandaal, waarbij aan het licht kwam dat sommige autofabrikanten "sjoemelsoftware" gebruikten om tijdens officiële tests aanzienlijk minder emissies te produceren dan onder normale rijomstandigheden.

Dieselgate vormde de impuls voor de EU om wetgevingsinitiatieven die al liepen, versneld uit te voeren of om nieuwe maatregelen te nemen. Het Europees Parlement stelde een onderzoek in naar de meting van emissies en de Europese Commissie kondigde plannen aan ter verbetering van de beschikbare gegevens over het testen van voertuigemissies, die beperkt, gefragmenteerd en moeilijk toegankelijk zijn. Daarnaast werd er een groot aantal wijzigingen in de controles van EU-voertuigemissies aangebracht:

- de Commissie kan nu het werk van nationale typegoedkeuringsinstanties evalueren, zelf voertuigen testen, typegoedkeuringen intrekken of opschorten, en sancties opleggen;
- het testen van in het verkeer zijnde voertuigen is nu verplicht in EU-lidstaten en kan nu ook worden gedaan door geïnteresseerde derden;

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het briefingdocument van de Europese Rekenkamer. Het volledige document is terug te vinden op www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Woordvoerder T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Persvoorlichter T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

- er zijn nieuwe tests ingevoerd om de grote discrepantie tussen emissieniveaus van CO₂ (koolstofdioxide) in laboratoria en op de weg aan te pakken en om emissies van NO_x (stikstofoxide) te meten.

Aangezien veel nieuwe regels nog niet in werking zijn getreden, was het te vroeg om te kunnen beoordelen of de problemen zijn opgelost. Toch wijzen de controleurs op een aantal uitdagingen voor het nieuwe testsysteem.

“We zijn ingenomen met het feit dat de maatregelen zijn genomen, maar gezien het grote aantal zeer vervuilende auto’s dat al op de weg is, kan het vele jaren duren voordat de luchtkwaliteit in de binnensteden is verbeterd”, aldus Samo Jereb, het lid van de Europese Rekenkamer dat verantwoordelijk is voor het briefingdocument. “Hoewel tot dusver meer dan 10 miljoen voertuigen zijn teruggeroepen, wijzen de beperkte gegevens die beschikbaar zijn, erop dat de impact daarvan op NO_x-emissies gering is geweest.”

Volgens de controleurs heeft de nieuwe NO_x-test weliswaar geleid tot een aanzienlijke afname van NO_x-emissies door dieselveertuigen, maar had de impact nog groter kunnen zijn als de aanvankelijk voorgestelde tijdelijke NO_x-limiet van 128 mg/km in plaats van 168 mg/km was vastgesteld.

De controleurs zijn van mening dat het enige tijd zal duren voordat de verbeteringen zichtbaar zijn en constateren een aantal problemen:

- de doeltreffendheid van het markttoezicht zal afhangen van de uitvoering ervan door de lidstaten;
- hoewel de wetgeving voorziet in betere monitoring van de discrepantie tussen laboratoriumwaarden en CO₂/NO_x-emissies op de weg, kunnen fabrikanten nieuwe manieren vinden om hun voertuigemissies tijdens tests aan te passen;
- de onlangs ingevoerde tests door onafhankelijke derden zijn mogelijk beperkt vanwege de hoge kosten die ermee gemoeid zijn.

Noot voor de redactie

Een briefingdocument is geen controleverslag, maar een evaluatie op basis van openbare informatie en het werk van de controleurs op het beleidsterrein.

Het briefingdocument “De respons van de EU op het “dieselgate”-schandaal” van de ERK is beschikbaar op de ERK-website (eca.europa.eu) in 23 EU-talen.