



# Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 7 de fevereiro de 2019

## As leis da UE sobre as emissões dos veículos melhoraram desde o "*Dieseltgate*", mas continuam a existir desafios, alerta o Tribunal de Contas Europeu

Segundo o novo documento informativo do Tribunal de Contas Europeu, as leis da UE sobre as emissões dos veículos melhoraram desde o escândalo "*Dieseltgate*", mas continuam a existir desafios. O Tribunal congratula-se com as melhorias na fiscalização do mercado, salientando no entanto que a sua eficácia depende da aplicação pelos Estados-Membros. O Tribunal avisa também que os fabricantes poderão encontrar formas de contornar os novos sistemas de ensaio que foram introduzidos, e que a frequência de realização de ensaios por terceiros independentes poderá ser reduzida devido aos elevados custos que implicam.

Em 2015, as discrepâncias entre os níveis de emissões dos veículos medidos em laboratório e na estrada foram postas em destaque com o chamado escândalo "*Dieseltgate*", que revelou que alguns fabricantes de automóveis utilizavam "dispositivos manipuladores" para produzir emissões significativamente mais baixas durante os ensaios oficiais do que em condições de condução normais.

O "*Dieseltgate*" estimulou a UE a acelerar as iniciativas legislativas já em curso e a adotar novas medidas. O Parlamento Europeu abriu um inquérito à medição das emissões e a Comissão Europeia anunciou planos para aumentar os dados disponíveis sobre os ensaios de emissões dos veículos, que são limitados, fragmentados e de difícil acesso. Além disso, foram introduzidas muitas alterações ao controlo das emissões dos veículos na UE:

- a Comissão está agora habilitada a rever o trabalho das entidades homologadoras nacionais, a realizar por si mesma o ensaio de veículos, a retirar ou suspender homologações e a impor sanções;
- o ensaio de veículos em circulação é agora obrigatório nos Estados-Membros da UE, podendo também ser realizado por terceiros interessados;

*O objetivo do presente comunicado de imprensa é apresentar as principais mensagens do documento informativo do Tribunal de Contas Europeu.*

*O texto integral do documento encontra-se em [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – Porta-voz

Tel.: (+352) 4398 47063

Telemóvel: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Adido de imprensa

Tel.: (+352) 4398 45410

Telemóvel: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

@EUAuditors

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

- foram introduzidos novos ensaios para colmatar a grande lacuna entre os níveis de emissões de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono) medidos em laboratório e na estrada e para medir as emissões de NO<sub>x</sub> (óxido de azoto).

Uma vez que muitas das novas regras ainda não estão plenamente em vigor, era demasiado cedo para avaliar se os problemas foram resolvidos. Apesar disso, o Tribunal destaca vários desafios com que o novo sistema de ensaio se defronta.

*"Saudamos o facto de estas medidas terem sido tomadas, mas pode demorar muitos anos até que se consiga melhorar a qualidade do ar nas cidades, tendo em conta o elevado número de automóveis altamente poluentes já em circulação nas estradas", afirmou Samo Jereb, o Membro do Tribunal de Contas Europeu responsável pelo documento informativo. "Embora tenham sido recolhidos mais de 10 milhões de veículos até ao momento, os poucos dados disponíveis indicam que o impacto nas emissões de NO<sub>x</sub> foi reduzido."*

O Tribunal afirma que o novo ensaio de NO<sub>x</sub> levou a uma redução significativa das emissões desta substância pelos novos automóveis a gasóleo, mas que o impacto poderia ter sido ainda maior se tivesse sido adotado o limite temporário inicialmente proposto de 128 mg/km, em vez do limite de 168 mg/km.

O Tribunal considera que será necessário algum tempo até que as melhorias se façam notar e assinala várias questões:

- a eficácia da fiscalização do mercado dependerá da aplicação pelos Estados-Membros;
- embora a legislação preveja um melhor acompanhamento das disparidades entre os valores laboratoriais e as emissões de CO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub> na estrada, os fabricantes poderão encontrar novas formas de manipular as emissões dos veículos durante os ensaios;
- os ensaios por terceiros independentes, recentemente introduzidos, poderão ser limitados devido aos custos elevados que implicam.

### **Nota aos diretores das publicações**

Um documento informativo não é um relatório de auditoria, mas antes um exame baseado em informações publicamente disponíveis e no trabalho dos auditores no domínio em causa.

O documento informativo do TCE, "Resposta da UE ao escândalo *Dieseldgate*", está disponível no sítio Internet do TCE ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) em 23 línguas da UE.