



Comunicat de presă

Luxemburg, 7 februarie 2019

Legislația UE referitoare la emisiile vehiculelor s-a îmbunătățit după scandalul Dieseldate, dar subzistă anumite provocări, avertizează Curtea de Conturi Europeană

După cum se arată într-un nou document de informare publicat de Curtea de Conturi Europeană, legislația UE referitoare la emisiile vehiculelor s-a îmbunătățit după scandalul Dieseldate, dar subzistă anumite provocări. Curtea consideră binevenite ameliorările legate de supravegherea pieței, dar atrage atenția că eficacitatea acestei activități depinde de modul în care ea este pusă în aplicare în statele membre. De asemenea, Curtea avertizează că producătorii ar putea să găsească noi modalități prin care să contorneze sistemele de testare care au fost introduse. În plus, probabilitatea ca terții independenți să procedeze la efectuarea de încercări este limitată din cauza costurilor ridicate pe care le presupun testele.

În 2015, discrepanțele care existau între emisiile vehiculelor măsurate în laborator și cele generate în condiții reale de circulație au fost aduse în centrul atenției de așa-numitul scandal „Dieseldate”, care a revelat că anumiți producători de automobile utilizau dispozitive de manipulare cu scopul de a produce, în timpul încercărilor oficiale, emisii semnificativ mai scăzute decât cele generate în timpul condițiilor normale de conducere.

Dieseldate a impulsat UE să accelereze inițiativele legislative aflate deja în curs, precum și să adopte noi măsuri. Parlamentul European a inițiat o anchetă privind măsurarea emisiilor, iar Comisia Europeană a anunțat că intenționează să îmbunătățească situația datelor disponibile privind testarea vehiculelor cu privire la emisii, date care sunt deocamdată limitate și fragmentate și nu sunt ușor accesibile. În plus, s-au adus numeroase modificări controalelor de la nivelul UE privind emisiile vehiculelor:

- Comisia poate acum să examineze activitățile autorităților naționale de omologare de tip, să testeze ea însăși vehicule, să retragă sau să suspende omologările de tip și să impună sancțiuni;

Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale documentului de informare publicat de Curtea de Conturi Europeană.

Textul integral al documentului este disponibil la adresa www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Purtător de cuvânt

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Ofițer de presă

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

- testarea vehiculelor în condiții de circulație este acum obligatorie în statele membre ale UE și poate fi efectuată de terți interesați;
- au fost introduse noi încercări pentru a se reduce decalajul considerabil dintre nivelurile de emisii de CO₂ (dioxid de carbon) măsurate în laborator și cele măsurate în condiții reale de circulație, precum și pentru a se măsura emisiile de NOx (oxizi de azot).

Dat fiind că multe dintre noile reguli nu sunt încă pe deplin în vigoare, era prea devreme pentru a se evalua dacă problemele au fost soluționate. Totuși, Curtea evidențiază o serie de provocări cărora trebuie să le facă față noul sistem de testare.

„Considerăm binevenite măsurile care au fost luate, dar este posibil să treacă mulți ani până când se va îmbunătăți calitatea aerului în orașe, având în vedere numărul ridicat de autovehicule foarte poluante aflate deja în circulație”, a declarat domnul Samo Jereb, membrul Curții de Conturi Europene responsabil de acest document de informare. „Chiar dacă până acum au fost rechemate de pe piață peste zece milioane de vehicule, datele limitate disponibile indică faptul că impactul asupra emisiilor de NOx a fost unul redus.”

Noua încercare pentru NOx a determinat o reducere semnificativă, potrivit Curții, a emisiilor de NOx provenind de la autovehiculele noi cu motor diesel, dar impactul ar fi putut fi și mai mare dacă s-ar fi adoptat limita temporară propusă inițial de 128 mg/km în loc de 168 mg/km pentru NOx.

În opinia Curții, va fi nevoie de un anumit interval de timp pentru ca îmbunătățirile să devină vizibile. Curtea identifică un număr de probleme:

- eficacitatea supravegherii pieței va depinde de punerea în aplicare de către statele membre;
- deși legislația prevede o mai bună monitorizare a decalajului dintre valorile obținute în laborator și cele obținute în condiții reale de circulație pentru emisiile de CO₂/NOx, producătorii ar putea identifica noi modalități pentru a adapta emisiile generate de vehiculele lor în timpul încercărilor;
- există posibilitatea ca testele independente desfășurate de terți, recent introduse, să fie limitate din cauza costurilor ridicate pe care le presupun.

Notă către editori

Un document de informare nu este un raport de audit, ci o analiză realizată pe baza informațiilor aflate la dispoziția publicului larg și pe baza activităților desfășurate de auditori în domeniul de politică respectiv.

Documentul de informare elaborat de Curte și intitulat „Răspunsul UE la scandalul «Dieselgate»” este disponibil pe site-ul Curții (eca.europa.eu) în 23 de limbi ale UE.