



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI

LT

2019

ES atsakas į „dyzelgeito“ skandalą

Apžvalginis pranešimas
2019 m. vasario mėn.



Turinys

	Dalis
Santrauka	I–VII
Įvadas	01–19
Oro tarša ir šiltnamio efektą sukeliančios dujos	01–02
Transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio matavimas Europos Sąjungoje	03–12
„Dyzelgeito“ skandalas	13–15
Šio apžvalginio pranešimo tikslas ir metodas	16–19
ES atsako į „dyzelgeito“ skandalą apžvalga	20–72
Atsako santrauka	20–29
ES institucinis atsakas	20–24
Valstybių narių reakcija į skandalą	25–29
Nauja transporto priemonių išmetamųjų teršalų tikrinimo sistema	30–60
Naujieji bandymų ciklai	30–41
Nauji privalomieji eksploatuojamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų patikrinimai	42–52
Nauji Komisijos vykdymo užtikrinimo įgaliojimai	53–55
Duomenų skaidrumas	56–58
Trečiųjų šalių bandymai tampa vykdymo užtikrinimo dalimi	59–60
Esamo automobilių parko didelės taršos automobiliai	61–69
Informacija apie eksploatuojamus automobilius	61–62
Buvo atšaukta milijonai transporto priemonių, tačiau poveikis išmetamųjų teršalų kiekiui yra neaiškus	63–64
Transporto priemonių išmetimo sistemų klastojimas	65–66
Valstybių narių iniciatyvos, skirtos miestams, kenčiantiems nuo oro taršos	67–69
Kompensacijos vartotojams dėl „dyzelgeito“ skandalo	70–72
Baigiamosios pastabos	73–75

Akronimai ir santrumpos

Žodynėlis

Priedai

I priedas Pagrindiniai teisės aktai dėl ES transporto priemonių tipo patvirtinimo ir išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo

II priedas RDE bandymo specifikacijos ir ribos

Europos Audito Rūmų grupė

Santrauka

I Bloga oro kokybė yra pagrindinis ES piliečiams ir politikos formuotojams rūpestį keliantis klausimas. Ji susijusi su šimtais tūkstančių ankstyvų mirčių ir labai brangiai kainuoja ekonomikai. Didelį kelių transporto indėlį į oro taršą lemia transporto priemonių išmetamieji teršalai. Pirmuosius teisės aktus dėl transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo ES priėmė 1970 m., o Europos išmetamųjų teršalų normas nustatė paskutiniojo praėjusio amžiaus dešimtmečio pradžioje.

II Klausimui dėl neatitikties tarp laboratorijoje ir kelyje gautų duomenų apie transporto priemonių išmetamuosius teršalus ypatingas dėmesys skirtas po to, kai buvo nustatyta „Volkswagen“ grupės manipuliacija, susijusi su transporto priemonių išmetamųjų teršalų sistema, – vadinamasis „dizelgeito“ skandalas, kilęs 2015 m. rugsėjo mėn. Manipuliacija buvo siekiama, kad oficialiųjų patikrinimų metu būtų gautas gerokai mažesnis išmetamųjų teršalų kiekis nei įprasto važiavimo metu.

III Dėl „dizelgeito“ kilusios problemos paskatino ES paspartinti jau pradėtas iniciatyvas arba imtis naujų veiksmų. Vėliau patvirtintuose ES teisės aktuose siekiama užkirsti kelią tokių problemų pasikartojimui. Europos Parlamentas pradėjo tyrimą dėl išmetamųjų teršalų kiekio matavimo, kad išnagrinėtų šią problemą.

IV Šiame apžvalginiame pranešime išdėstyti veiksmai, kurių imtasi Europos Sąjungos ir valstybių narių lygmenimis, ir aprašomi pakeitimai, po 2015 m. rugsėjo mėn. padaryti transporto priemonių išmetamųjų teršalų matavimo sistemoje. Dokumente nesiekama įvertinti, ar įgyvendintais ir pasiūlytais veiksmais padėta išspręsti problemą.

V Išmetamųjų teršalų skandalas paspartino daugelį teisės aktų dėl ES transporto priemonių išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos pakeitimų:

- Dabar Komisija yra įgaliota peržiūrėti nacionalinių tipo patvirtinimo institucijų darbą, bandyti transporto priemones, atšaukti arba sustabdyti tipo patvirtinimus ir taikyti baudas.
- Šiuo metu valstybėse narėse privaloma tikrinti eksploatuojamas transporto priemones atliekant eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras arba vykdant rinkos priežiūros veiklą.
- Įdiegtas naujas laboratorinis bandymas, pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (angl. WLTP), siekiant pašalinti didelį laboratorijoje ir kelyje matuojamo CO₂ išmetamųjų teršalų kiekio skirtumą.

- Įdiegti išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis (angl. RDE) bandymai išmetamam NO_x kiekiui matuoti.
- Suinteresuotosios trečiosios šalys dabar gali tikrinti išmetamųjų teršalų kiekį.

VI Komisija planuoja pagerinti dabartinę padėtį, kai transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo duomenys yra riboti, fragmentuoti ir juos nėra lengva gauti. Nepaisant neseniai atliktų teisėkūros veiksmų:

- Gali prireikti daug metų miestų oro kokybei pagerinti, atsižvelgiant į tai, kad keliuose jau yra daug smarkiai teršiančių automobilių.
- Nors buvo atšaukta daugiau kaip 10 milijonų skirtingų markių transporto priemonių, iš ribotų turimų duomenų matyti, kad poveikis išmetamam NO_x kiekiui yra mažas.
- Nors įdiegus RDE bandymą labai sumažėjo dyzelinių automobilių išmetamas NO_x kiekis, poveikis galėjo būti dar didesnis, jei vietoj 168 mg/km būtų priimta iš pradžių pasiūlyta laikinoji 128 mg/km NO_x riba.

VII Atsižvelgiant į padarytus teisės aktų pakeitimus, prireiks šiek tiek laiko pagerėjimui pastebėti. Šie uždaviniai gali turėti įtakos veiksmingam tokių pokyčių įgyvendinimui:

- Rinkos priežiūros patikrinimų veiksmingumas priklausys nuo to, kaip juos parengs ir įgyvendins valstybės narės.
- Nors automobilių optimizavimo galimybės buvo susiaurintos ir Komisijos neseniai priimtuose teisės aktuose numatyta geriau stebėti skirtumą tarp laboratorinių duomenų ir kelyje nustatyto CO₂ išmetamųjų teršalų kiekio, gamintojai gali rasti naujų palengvinimų atliekant WLTP laboratorinį bandymą, kad galėtų sumažinti savo išmetamą CO₂ kiekį.
- Esama rizikos, kad gamintojai gali optimizuoti transporto priemones RDE bandymui ir kad išmetamas NO_x kiekis, viršijantis RDE ribas, ir toliau yra didelis. Šią riziką gali sumažinti eisme dalyvaujantys bandymo automobiliai, matuojantys parametrus už RDE ribų.
- Naujai įdiegti nepriklausomi trečiųjų šalių bandymai gali būti riboti dėl didelių WLTP ir RDE išmetamųjų teršalų bandymų atlikimo išlaidų.

Ivadas

Oro tarša ir šiltnamio efektą sukeliančios dujos

01 Remiantis Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) duomenimis, oro tarša yra didžiausias pavojus aplinkai ir sveikatai Europoje¹. Europos aplinkos agentūros (EAA) duomenimis, dėl oro taršos kasdien įvyksta daugiau nei 1 000 ankstyvųjų mirčių. ES kelių transportas yra svarbus oro taršos šaltinis. 2015 m. jis lėmė 39 % išmetamo atmosferinių azoto oksidų (NO_x) ir 11 % išmetamo kietųjų dalelių (PM₁₀ ir PM_{2.5}) kiekio². Europos Audito Rūmai neseniai padarė išvadą, kad ES reiktų veiksmingiau spręsti oro kokybės klausimus³.

1 nuotrauka. Automobiliai Briuselio gatvėje



Šaltinis – Europos Parlamentas.

¹ PSO „Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease“, 2016 m., p. 15.

² EAA (2018), „Oro kokybė Europoje. 2018 m. ataskaita“, p. 8, 24 ir 64.

³ Audito Rūmų specialioji ataskaita Nr. 23/2018 „Oro tarša. Mūsų sveikata vis dar nepakankamai apsaugota“.

02 Šiltnamio efektą sukeliančios dujos sulaiko atmosferos šilumą ir prisideda prie klimato kaitos. Anglies dioksidas (CO₂) yra šiltnamio efektą sukeliančios dujos, kurių kiekis didžiausias ir iš viso sudaro 80 %⁴. EAA duomenimis, nuo 1990 iki 2016 m. kelių transporto išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis padidėjo 22 % ir 2016 m. sudarė apie 20 % viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio⁵.

Transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio matavimas Europos Sąjungoje

03 Prieš tai, kai naujas transporto priemonės modelis gali būti parduodamas ES, gamintojas turi pateikti jį „tipo patvirtinimo“ procesui⁶. Šiuo procesu patvirtinama, kad transporto priemonės prototipas atitinka visus ES saugos, aplinkos apsaugos ir gamybos reikalavimus. Prieš pateikdami paraišką dėl visos transporto priemonės tipo patvirtinimo, gamintojai paprastai gauna atskirus pavienių komponentų ir sistemų sertifikatus. Išmetamųjų teršalų kiekio patikrinimus gali atlikti kita tipo patvirtinimo institucija nei ta, kuri išduoda visos transporto priemonės tipo patvirtinimą.

04 Tipo patvirtinimo institucijos (TPI) yra nacionalinės institucijos, atsakingos už tipo patvirtinimo išdavimą naujiems transporto priemonių modeliams. Šios institucijos suteikia akreditaciją techninėms tarnyboms (TT), kurios yra įstaigos, faktiškai tikrinančios transporto priemones. Techninės tarnybos gali atlikti bandymus savo objektuose (jeigu juos turi) arba automobilių gamintojų patalpose. Šį tipo patvirtinimo procesą atlieka nacionalinės institucijos ir jis galioja visoje ES.

05 Rinkos priežiūros institucijos (RPI) yra nacionalinės institucijos, tikrinančios, ar gaminiai jų šalies rinkoje atitinka ES standartus. Jos turėtų naudoti visą turimą informaciją, įskaitant savo gaminių bandymų rezultatus, kad būtų nustatyti gaminiai, kurie kelia pavojų sveikatai, saugai ar aplinkai. Rinkos priežiūros institucijos gali skirti baudas ir galiausiai uždrausti parduoti gaminius savo šalyje.

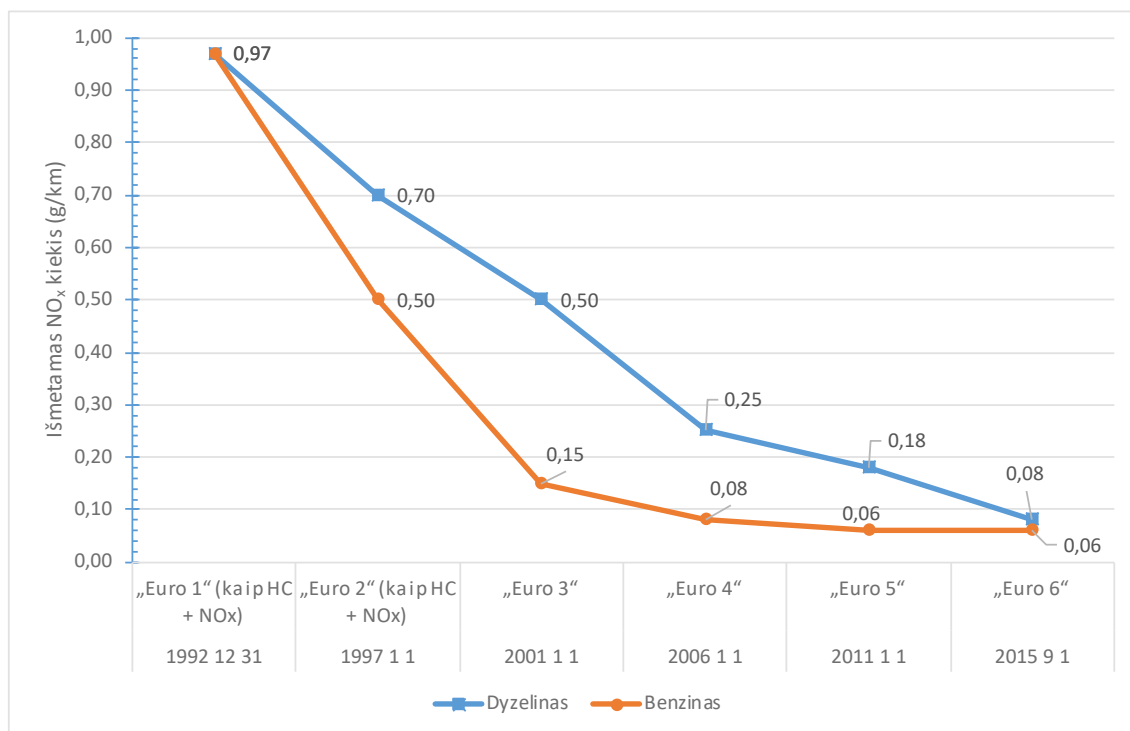
⁴ Europos Audito Rūmai „Padėties apžvalga: ES veiksmų energijos ir klimato kaitos srityje“, 2017 m., p. 10.

⁵ EAA, „Transporto ir aplinkos srities ataskaitų teikimo mechanizmas (TERM02)“ ir „ES transporto sektoriaus pažanga siekiant aplinkos ir klimato srities tikslų“, 2018 m. lapkričio mėn.

⁶ Naujas automobilio modelis turi atitikti daugiau kaip 70 techninių, saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimų (žr. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858 II priedą (OL L 151, 2018 6 14, p. 1)).

06 ES reglamentuoja šiuos lengvųjų automobilių oro teršalus teisės aktuose nustatydama išmetamųjų teršalų ribines vertes (Europos ribines vertes): anglies monoksido (CO), bendrojo angliavandenilių kiekio (THC), nemetaninių angliavandenilių (NMHC) ir azoto oksidų (NO_x). Ji taip pat reglamentuoja ore esančių dalelių paplitimą, matuojamą kaip kietųjų dalelių (angl. PM) kiekis ir kietųjų dalelių skaičius (angl. PN). Nauji transporto priemonių modeliai bandomi atliekant tipo patvirtinimo procedūrą, siekiant užtikrinti, kad jų išmetamųjų teršalų kiekis neviršytų šių teisės aktuose nustatytų ribinių verčių. **1 paveiksle** pavaizduotas dyzelio ir benzino varomiams automobiliams taikomos teisės aktuose nustatytos NO_x ribinės vertės kitimas nuo 1992 m.

1 paveikslas. Išmetamo NO_x kiekio Europos standartai ir datos, kai jie tapo privalomi naujai registruojamiems automobiliams



Šaltinis – EAR, remiantis ES teisės aktais.

07 Azoto oksidai (NO_x) susidaro, kai degalai variklyje deginami esant orui. NO_x yra azoto monoksido (NO), kuris nėra kenksmingas, ir azoto dioksido (NO₂), kuris yra įvairių aplinkos ir sveikatos problemų priežastis, mišinys. Kenksmingo NO₂ dalis dyzelinio variklio išmetamame NO_x kiekyje yra gerokai didesnė nei tokios pat galios benzininio variklio⁷.

⁷ EAA (2016), *Explaining road transport emissions*, p. 11.

08 Bėgant metams gamintojai gerino variklio degimą ir sukūrė išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo technologijas, kad būtų laikomasi išmetamųjų teršalų normų. Šias technologijas sudaro dyzelinių variklių kietųjų dalelių filtras⁸ ir selektyvioji katalizinė redukcija, kuriai naudojamas karbamidas, kad būtų sumažintas išmetamas NO_x kiekis.

09 Dyzelinio kuro 1 l energija yra didesnė nei benzino. Dyzeliniai varikliai naudojimo požiūriu taip pat efektyvesni už benzininius variklius. Dėl šių dviejų privalumų daugelyje Europos šalių buvo skatinama naudoti dyzelinius variklius⁹. Jeigu naudojant išmetamųjų teršalų papildomo apdorojimo technologiją galima gerokai sumažinti oro teršalų kiekį, išmetamas CO₂ kiekis yra tiesiogiai proporcingas sunaudoto dyzelino arba benzino kiekiui.

10 2009 m. ES nustatė naujiems lengviesiems automobiliams privalomas CO₂ išmetamųjų teršalų normas¹⁰. Šios normos netaikomos atskiriems modeliams, o veikiau visai automobilių gamintojo modelių grupei kaip „vidutinis automobilių parko išmetamųjų teršalų kiekis“. 2015 m. nustatytas pirmasis ES parduodamų automobilių CO₂ išmetamųjų teršalų tikslinis rodiklis – 130 g/km, o 2020–2021 m. nustatytas antrasis tikslinis rodiklis – 95 g/km¹¹. Kiekvieno transporto priemonės gamintojo tikslinis rodiklis koreguojamas pagal vidutinę jo grupės modelių masę. **2 paveiksle** pateiktas devynių pagrindinių gamintojų grupių automobilių parko vidutinis išmetamųjų teršalų kiekis 2017 m.

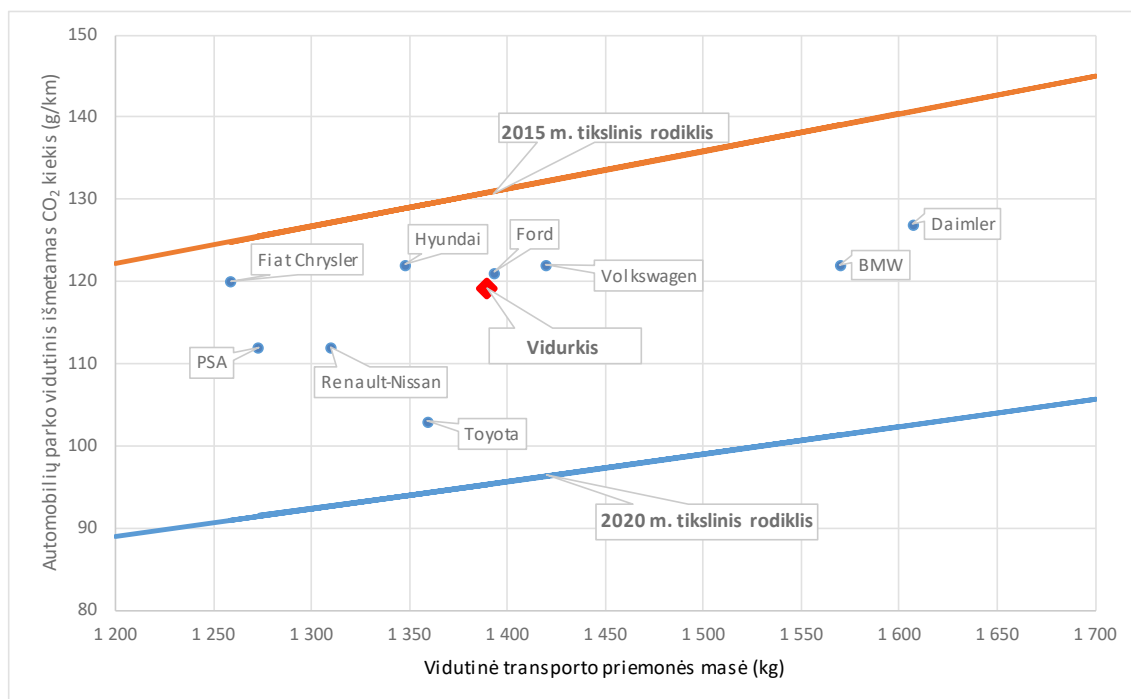
⁸ Dyzelinių variklių kietųjų dalelių filtras pradėtas įrengti kai kuriose „Euro 5“ ir tapo privalomas „Euro 6“ dyzelinėse transporto priemonėse. Jis sumažina bendrą išmetamo kietųjų dalelių kiekio masę maždaug 98 % (Z. Gerald Liu, Devin R. Berg ir James J. Schauer (2018), *Detailed Effects of a Diesel Particulate Filter on the Reduction of Chemical Species Emissions*, p. 8).

⁹ EAA (2016), *Explaining road transport emissions*, p. 50.

¹⁰ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamųjų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 140, 2009 6 5, p. 1).

¹¹ 2014 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 333/2014, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų keleivinių automobilių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 103, 2014 4 5, p. 15).

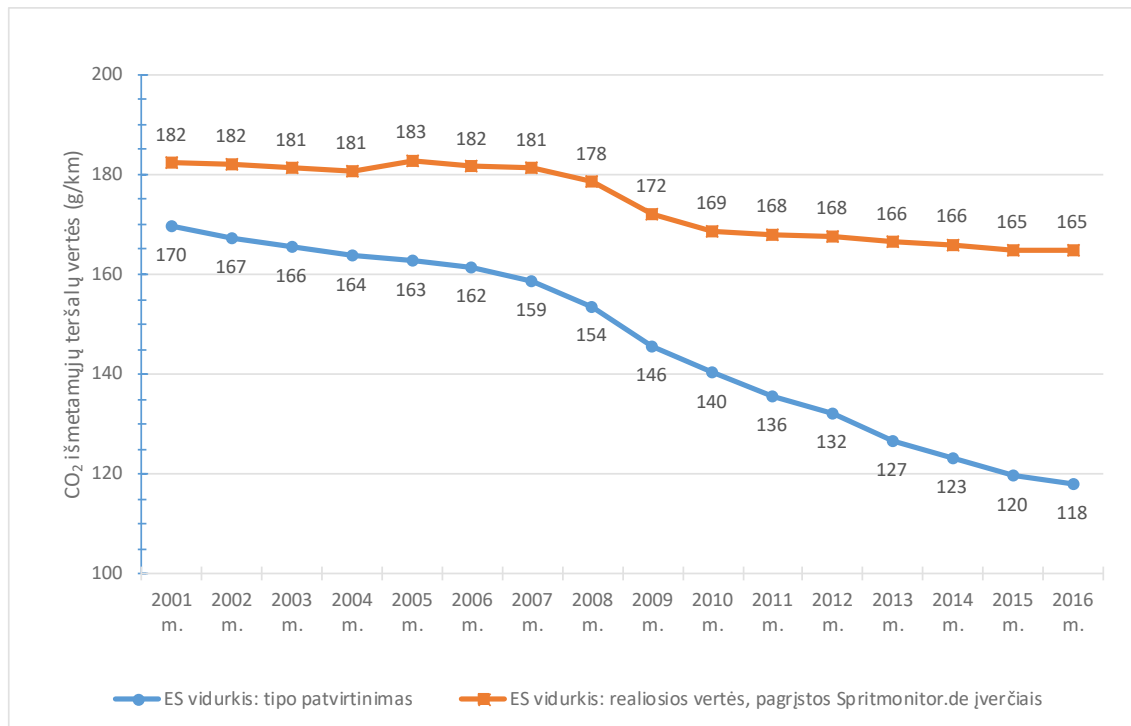
2 paveikslas. Gamintojų grupių automobilių parko vidutinis išmetamas CO₂ kiekis 2017 m.



Šaltinis – Tarptautinė švaraus transporto taryba (angl. The International Council on Clean Transportation (ICCT), CO₂ emissions from new passenger cars in the EU: Car manufacturers' performance in 2017, 2018 7 11, p. 3.

11 3 paveiksle pavaizduotas skirtumas tarp laboratorijoje ir kelyje išmatuoto tipo patvirtinimo išmetamo CO₂ kiekio. ICCT apskaičiavo, kad nors tipo patvirtinimo CO₂ vertės nuo 2001 iki 2016 m. buvo sėkmingai sumažintos beveik 31 %, iš tikrųjų kelyje išmatuotas išmetamųjų teršalų kiekis sumažėjo tik 9 %.

3 paveikslas. Europos naujų lengvųjų automobilių kelyje išmatuotas vidutinis išmetamas CO₂ kiekis, palyginti su tipo patvirtinimo išmetamųjų teršalų duomenimis



Šaltinis – ICCT, From laboratory to road: a 2017 update of official and real world fuel consumption and CO₂ values for passenger cars in Europe, p. 51¹².

12 Parlamentas ir Taryba šiuo metu priima teisės aktus, kuriais reglamentuojami automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio tiksliniai rodikliai po 2020 m. Komisija pasiūlė nuo 2021 iki 2030 m. 30 % sumažinti lengvųjų transporto priemonių (lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių / furgonų) vidutinį ES automobilių parko išmetamo CO₂ kiekį¹³. Parlamentas balsavo už tai, kad šis sumažinimas būtų padidintas iki 40 %¹⁴. Nauji 2025 ir 2030 m. siūlomi viso ES automobilių parko tiksliniai rodikliai yra nustatyti kaip procentinės dalies sumažinimas pradinio taško atžvilgiu, kuris yra viso ES automobilių parko 2021 m. išmetamųjų teršalų kiekio tikslinis rodiklis atsižvelgiant į laboratorinio išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo rezultatus.

¹² Pagal *Spritmonitor.de* įverčius ir Europos aplinkos agentūros tipo patvirtinimo duomenis (EAA, 2016 m.).

¹³ Pasiūlymas dėl lengvųjų automobilių ir furgonų CO₂ tikslinių rodiklių po 2020 m., COM(2017) 676 final.

¹⁴ Europos Parlamento priimtas tekstas, 2017/0293(COD).

„Dyzelgeito“ skandalas

13 „Volkswagen“ išmetamųjų teršalų skandalas, plačiai žinomas kaip „dyzelgeito“ skandalas, prasidėjo 2015 m. rugsėjo mėn., kai Jungtinių Amerikos Valstijų aplinkos apsaugos agentūra (angl. EPA) oficialiai apkaltino „Volkswagen“ pažeidžiant JAV išmetamųjų teršalų normas¹⁵. Vėliau „Volkswagen“ pripažino, kad 11 milijonų dyzelinių transporto priemonių visame pasaulyje buvo įdiegtas „išderinimo įtaisas“¹⁶. Šie įtaisai galėjo aptikti, ar transporto priemonė bandoma laboratorijoje, ir aktyvinti išmetamųjų teršalų kontrolės sistemą, kad būtų užtikrinta atitiktis NO_x išmetamųjų teršalų normoms. Tačiau ne laboratorijos sąlygomis įtaisas išjungtų išmetamųjų teršalų kontrolės sistemą ir transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekis gerokai viršytų JAV teisės aktuose nustatytą NO_x ribinę vertę.

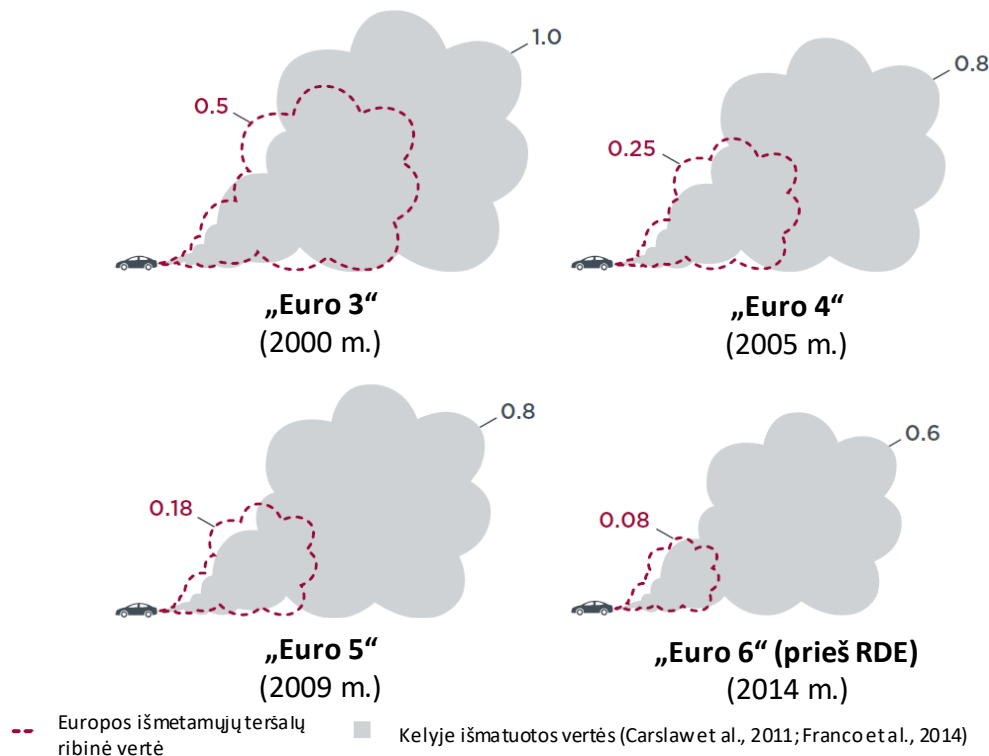
14 Netgi prieš šį įvykį buvo žinoma, kad transporto priemonių išmetamas NO_x kiekis kelyje viršijo laboratorijoje nustatytą išmetamųjų teršalų kiekį (žr. **4 paveikslą**). Skandalas parodė, kad viena iš šio skirtumo priežasčių buvo išderinimo įtaisų naudojimas¹⁷.

¹⁵ EPA interneto svetainė *Learn About Volkswagen Violations*.

¹⁶ „Volkswagen“ pareiškimas, 2015 9 22.

¹⁷ „Transportas ir aplinka“ (2016), *Dieselgate: Who? What? How?*, p. 7.

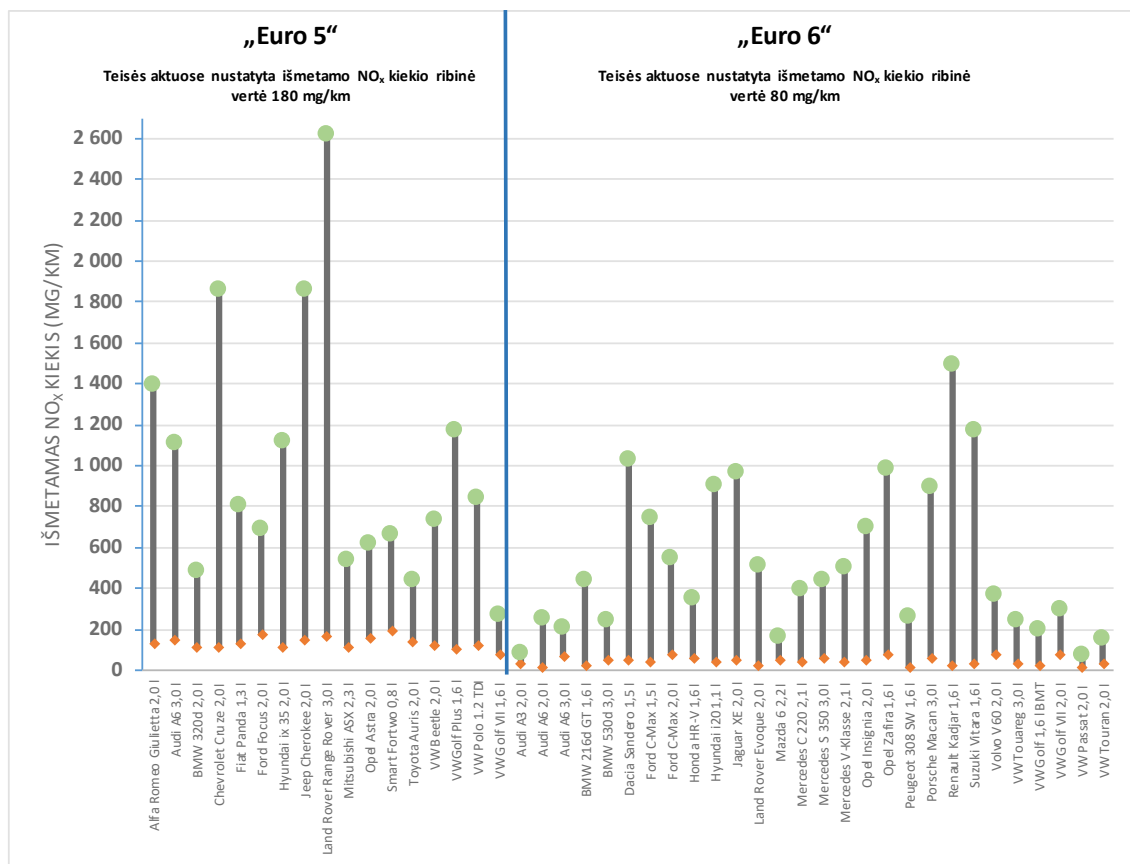
4 paveikslas. Europos dyzelinių lengvųjų automobilių kelyje išmetamo NO_x kiekio (g/km) ir reglamentuojamų išmetamųjų teršalų ribinių verčių kitimas



Šaltinis – ICCT (2015–2030), Impact of improved regulation of real world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU, p. 1.

15 Kaip pavaizduota 5 paveiksle, skirtumas tarp tipo patvirtinimo ir kelyje nustatomo išmetamųjų teršalų kiekio yra reikšminga problema daugumai dyzelinių automobilių. Naudojome Vokietijos vyriausybės pateiktus duomenis apie dyzelinių automobilių modelius, pagrįstus bandymais laboratorijoje ir kelyje, atliktais 2015–2016 m. Diagramoje pateiktas didžiausias ir mažiausias išmetamo NO_x kiekis, išmatuotas kiekvieno išbandyto automobilio modelio atveju. Joje nepateiktas visas rezultatų intervalas.

5 paveikslas. Didžiausi ir mažiausi išmetamo NO_x kiekio duomenys, registruoti Vokietijos transporto ministerijai tikrinant atrinktų dyzelinių automobilių modelių išmetamųjų teršalų kiekį laboratorijoje ir kelyje



Šaltinis – EAR, remiantis ICCT apibendrintais Vokietijos vyriausybės duomenimis¹⁸. Galėjo būti atliekama skaičių ir linijų aproksimacija, todėl jie yra tik iliustracinio pobūdžio.

Šio apžvalginio pranešimo tikslas ir metodas

16 Šiame apžvalginiame pranešime išdėstyti veiksmai, kurių imtasi ES ir valstybių narių lygmenimis, ir aprašomi pakeitimai, po 2015 m. rugsėjo mėn. padaryti transporto priemonių išmetamųjų teršalų matavimo sistemoje. Jame nesiekiama įvertinti, ar įgyvendintais ir pasiūlytais veiksmais padėta išspręsti problemą. Mes sutelkėme dėmesį į dyzelinių automobilių išmetamo NO_x kiekio matavimą ir taip pat atsižvelgiame į išmetamo CO₂ kiekio matavimą.

¹⁸ Pirminius bandymų rezultatus internete paskelbė Vokietijos federalinė transporto, statybos ir miestų plėtros ministerija (BMVI). ICCT paskelbė trumpą rezultatų analizę.

17 Šio apžvalginio pranešimo tikslas – informuoti visuomenę apie ES atsaką į „dyzelgeito“ skandalą. Kadangi teisės aktų pakeitimai neturės išmatuojamo poveikio artimiausioje ateityje, atlikome apžvalgą, o ne auditą.

18 Šiame apžvalginiame pranešime pateikta informacija gauta iš:

- išorės ataskaitų, tyrimų, dokumentų ir straipsnių apžvalgų;
- 2015–2018 m. siūlomų ir priimtų ES teisės aktų apžvalgų;
- pokalbių su atitinkamais Komisijos generaliniais direktoratais (GROW GD, CLIMA GD ir JUST GD), įskaitant apsilankymą Jungtiniame tyrimų centre Italijoje;
- konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis, pavyzdžiui, Tarptautine švaraus transporto taryba, Transporto ir aplinkos bei Europos automobilių gamintojų asociacija;
- ekspertų grupės susitikimo, kuriame dalyvavo aplinkos apsaugos organizacijų, tipo patvirtinimo institucijų, techninių tarnybų ir mokslinių tyrimų inžinierių atstovai;
- pažintinių vizitų į dvi valstybes nares, kuriose surengėme susitikimus su TPI, mokslinių tyrimų instituto ir dviejų aplinkos apsaugos agentūrų atstovais;
- visų valstybių narių tipo patvirtinimo institucijų apklausos (gauta 15 atsakymų).

19 Viso proceso metu aptarėme šį dokumentą su Komisija ir rengdami projektą atsižvelgėme į iš jos gautą informaciją.

ES atsako į „dyzelgeito“ skandalą apžvalga

Atsako santrauka

ES institucinis atsakas

20 Keleri metai prieš prasidedant „dyzelgeito“ skandalui, 2011 m. Europos Komisijos Jungtinis tyrimų centras (JRC) pranešė, kad yra reikšmingas skirtumas tarp laboratorinėmis sąlygomis ir kelyje nustatyto išmetamo NO_x kiekio¹⁹. Todėl Komisijos tarnybos pradėjo ieškoti šio klausimo sprendimo būdų.

21 2015 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamentas sudarė išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje (angl. EMIS) tyrimo komitetą, kad būtų ištirti įtarimai dėl pažeidimų ir netinkamo administravimo, taikant ES teisę, susijusią su išmetamųjų teršalų matavimais automobilių sektoriuje. 2017 m. balandžio 4 d. Europos Parlamentas priėmė galutinę ataskaitą ir rekomendacijas²⁰.

22 Dėl „dyzelgeito“ skandalo pagreitėjo teisėkūros procesas ir buvo priimti keli nauji teisės aktai (žr. **1 priedą**). Dalis šių teisės aktų įsigalios tik 2020 m. rugsėjo mėn. Komisijai reikės priimti daug įgyvendinimo reglamentų.

23 2018 m. spalio 17 d. Komisija pateikė tolesnių veiksmų ataskaitą Europos Parlamento ENVI komitetui²¹. **1 lentelėje** išvardyti pagrindiniai ES sistemos, skirtos transporto priemonių išmetamiesiems teršalams matuoti, trūkumai, kuriuos nustatė Europos Parlamentas, ir Komisijos numatyti šių trūkumų šalinimo būdai. Joje taip pat nurodyta, kurioje šio dokumento dalyje aptariame šiuos klausimus.

¹⁹ Komisija (JRC) (2011), *Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable mission Measurement Systems (PEMS)*.

²⁰ Pranešimas dėl išmetamųjų teršalų kiekio matavimų automobilių sektoriuje tyrimo.

²¹ Komisijos atsakymai į EP rekomendacijas.

1 lentelė. Pagrindiniai trūkumai, nustatyti atliekant Europos Parlamento EMIS tyrimą, ir Komisijos atsakymas

Trūkumų aprašymas	Komisijos veiksmai jiems spręsti	Žr. mūsų dokumento dalį
NEDC laboratoriniu bandymu neatsižvelgiama į dabartines važiavimo sąlygas ir sudaromos sąlygos lankstumui, kuriuo padidinamas skirtumas tarp laboratorijoje gaunamų duomenų ir kelyje išmatuoto išmetamo CO ₂ kiekio	Įdiegtas naujas laboratorinis bandymas – pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (angl. WLTP)	30–35
Faktinis išmetamas NO _x kiekis reikšmingai viršija teisės aktuose nustatytas ribines vertes	Įdiegtas realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (angl. RDE) bandymas	36–39
Išderinimo įtaisai, kuriuos naudoja dauguma automobilių gamintojų; tipo patvirtinimo institucijos neatlieka patikrinimų jiems aptikti	Sukurti pagalbiniai išderinimo įtaisų aptikimo metodai, įskaitant eisme dalyvaujančius modifikuotus RDE tikrinimo automobilius ir netikėtus patikrinimus	40–41
Gamintojams netaikomi reikalavimai atskleisti strategijas dėl išmetamųjų teršalų	Nustatytas privalomas reikalavimas gamintojui deklaruoti visas pagrindines ir pagalbines strategijas dėl išmetamųjų teršalų	41
Transporto priemonių tikrinimo gavus tipo patvirtinimą trūkumas	Naujos eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikros taisyklės; rinkos priežiūros veiksmai, kurie turi būti įdiegti 2020 m.	46–52
ES nėra specialios transporto priemonių tipo patvirtinimo priežiūros ir silpnai užtikrinamas teisės aktų vykdymas	Komisija turės teisę stabdyti ir panaikinti tipo patvirtinimą bei taikyti sankcijas gamintojams; sukurtas forumas, kad būtų skatinama geriausia patirtis ir derinamas įgyvendinimas valstybėse narėse	53–55
Duomenys apie išbandytas transporto priemones nepakankamai skaidrūs	Gamintojai įpareigoti atskleisti duomenis, kurių reikia trečiųjų šalių bandymams atlikti	56–58
Nepakanka informacijos apie tai, kaip valstybės narės elgėsi su transporto priemonėmis, kuriose įdiegti išderinimo įtaisai	Komisija sukūrė centrinę informacijos apie atšaukimą platformą	63–64
ES nėra vienodos teisinės sistemos, susijusios su kompensacija vartotojams	Komisijos pasiūlymas dėl vartotojų kolektyvinio teisių gynimo	70–72

Šaltinis – Europos Parlamentas (EMIS ataskaita ir rekomendacijos) ir Komisijos atsakymas.

24 2015 m. lapkričio mėn. Europos kovos su sukčiavimu tarnyba (OLAF) pradėjo tyrimą dėl 400 milijonų eurų paskolos, kurią „Volkswagen“ suteikė Europos investicijų bankas (EIB). Nors paskola buvo skirta ekologiškesnių ir degalus taupančių lengvųjų automobilių ir darbinių transporto priemonių variklių komponentų kūrimui, buvo teigiama, kad į EIB projekto taikymo sritį buvo įtrauktas išderinimo įtaisų kūrimas. 2017 m. liepos mėn. OLAF baigė tyrimą ir pateikė rekomendacijas dėl veiksmų, kurių turi imtis EIB. EIB pareiškė, kad šiuo metu įgyvendina rekomendacijas atitinkančias priemones. 2018 m. Komisija taip pat pradėjo oficialų išsamų tyrimą, siekdama įvertinti, ar BMW, „Daimler“ ir VW grupė sutarė nekonkuruoti tarpusavyje kuriant ir diegiant sistemas, skirtas benzinu varomų ir dyzelinių automobilių išmetamųjų teršalų kiekiui mažinti²².

Valstybių narių reakcija į skandalą

25 Tam tikrų valstybių narių²³ tipo patvirtinimo institucijos reagavo į „Volkswagen“ išmetamųjų teršalų skandalą, pakartotinai išbandydamos lengvasias dyzelines transporto priemones, visų pirma tas, kurioms jos išdavė tipo patvirtinimo sertifikatus. Šie bandymai parodė, kad beveik visų „Euro 5“ ir „Euro 6“ lengvųjų dyzelinių transporto priemonių kelyje išmatuotas išmetamųjų teršalų kiekis gerokai viršijo taikomas NO_x ribines vertes, kartais daugiau kaip 10 kartų²⁴.

26 Šie bandymai ir papildomi tipo tvirtinimo institucijų atlikti tyrimai bei padidėjęs visuomenės ir Komisijos spaudimas lėmė, kad beveik visi automobilių gamintojai atšaukė labai daug dyzelinių automobilių.

27 Jungtinėse Amerikos Valstijose „Volkswagen“ grupė buvo įpareigota skirti 9,7 milijardo JAV dolerių susitarimams (žr. **1 langelį**).

²² Europos Komisijos pranešimas spaudai *Antitrust: Commission opens formal investigation into possible collusion between BMW, Daimler and the VW group on clean emission technology*.

²³ Vokietija, Ispanija, Prancūzija, Italija, Nyderlandai, Suomija, Švedija, Jungtinė Karalystė.

²⁴ ICCT naudojo Jungtinės Karalystės, Nyderlandų, Prancūzijos ir Vokietijos vyriausybių ataskaitų rezultatus (2017), *Road tested: Comparative overview of real world versus type-approval NO_x and CO₂ emissions from diesel cars in Europe*, p. 7.

1 langelis

Vykdyto užtikrinimo veiksmai, susiję su „dyzelgeitu“ JAV

JAV VW grupė sutiko dėl trijų civilinių susitarimų: a) pašalinti iš rinkos arba modifikuoti daugumą savo automobilių su dyzeliniais varikliais; b) sumokėti 2 925 milijardus JAV dolerių nacionaliniam išmetamo NOx kiekio mažinimo patikos fondui; c) investuoti 2 milijardus JAV dolerių į elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą ir reklamą; ir d) sumokėti 1,45 milijardo JAV dolerių civilinę baudą²⁵.

Be to, baudžiamajame susitarime su JAV Teisingumo departamentu VW grupė prisipažino esanti kalta dėl sąmokslų nusikaltimų, trukdymo teisingumui ir prekių tiekimo pagal klaidingą pareiškimą²⁶. Pagal susitarimą buvo skirta 2,8 milijardo JAV dolerių bauda.

28 Europos Sąjungoje Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš:

- a) Čekiją, Graikiją ir Lietuvą dėl baudų gamintojams sistemos nebuvimo;
- b) Ispaniją, Vokietiją, Liuksemburgą ir Jungtinę Karalystę dėl baudų neskrymo VW už neteisėtos išderinimo įtaiso programinės įrangos naudojimą; ir
- c) Italiją, nes nesiėmė spręsti problemų dėl „Fiat Chrysler“ grupės išmetamųjų teršalų kontrolės strategijų²⁷.

29 Valstybės narės neskyrė jokių baudų gamintojams už tipo patvirtinimo reglamento pažeidimus. Iki šiol mažiausiai trys valstybės narės skyrė baudas už komercinės ar vartotojų teisės pažeidimus. Vokietijoje VW sutiko sumokėti 1 milijardą eurų Žemutinės Saksonijos žemei, o „Audi“ – 800 milijonų eurų Bavarijos žemei už nesažiningų ekonominių pranašumų gavimą ir atitinkamų priežiūros priemonių

²⁵ VW grupę sudaro VW, „Audi“ ir „Porsche“ prekių ženklai. Grupė dalyvavo civiliniame susitarime su JAV aplinkos apsaugos agentūra (angl. EPA), Kalifornijos oro išteklių valdyba (angl. CARB) ir JAV muitinės ir pasienio apsaugos tarnyba. Žr. [EPA svetainę Volkswagen Clean Air Act Civil Settlement](#) ir JAV muitinės ir pasienio apsaugos tarnybos tinklalapį [CBP Joins DOJ, FBI, and EPA in Announcing a Settlement Against Volkswagen as a Result of Their Scheme to Cheat U.S. Emissions Test](#).

²⁶ Jungtinių Amerikos Valstijų Teisingumo departamento tinklalapis.

²⁷ Europos Komisijos pranešimai spaudai: „Automobilių išmetamieji teršalai. Komisija pradeda pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš 7 valstybes nares dėl ES taisyklių pažeidimo“ ir „Automobilių išmetamieji teršalai. Komisija pradeda pažeidimo nagrinėjimo procedūrą prieš Italiją dėl ES automobilių tipo patvirtinimo taisyklių pažeidimo“.

netaikymą. Nyderlandų Vartotojų ir rinkos institucija skyrė „Volkswagen“ 450 000 eurų baudą ir tai yra didžiausia suma Nyderlandų nacionalinėje teisėje dėl nesąžiningos komercinės veiklos²⁸. Italijoje šalies antimonopolinė institucija skyrė „Volkswagen“ grupei 5 milijonų eurų baudą²⁹. Ispanijoje vyksta administracinės ir baudžiamosios procedūros prieš SEAT.

Nauja transporto priemonių išmetamųjų teršalų tikrinimo sistema

Naujieji bandymų ciklai

Naujasis laboratorinis bandymų ciklas

30 2007 m. Komisija ir Japonija suteikė paramą Jungtinių Tautų techninei darbo grupei, kad būtų sukurtas naujas transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio matavimo laboratorinis bandymų ciklas, pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (angl. WLTP). Bandymas turėjo pakeisti pasenusį naująjį Europos važiavimo ciklą (NEDC) ir buvo patvirtintas 2017 m. birželio 1 d.³⁰

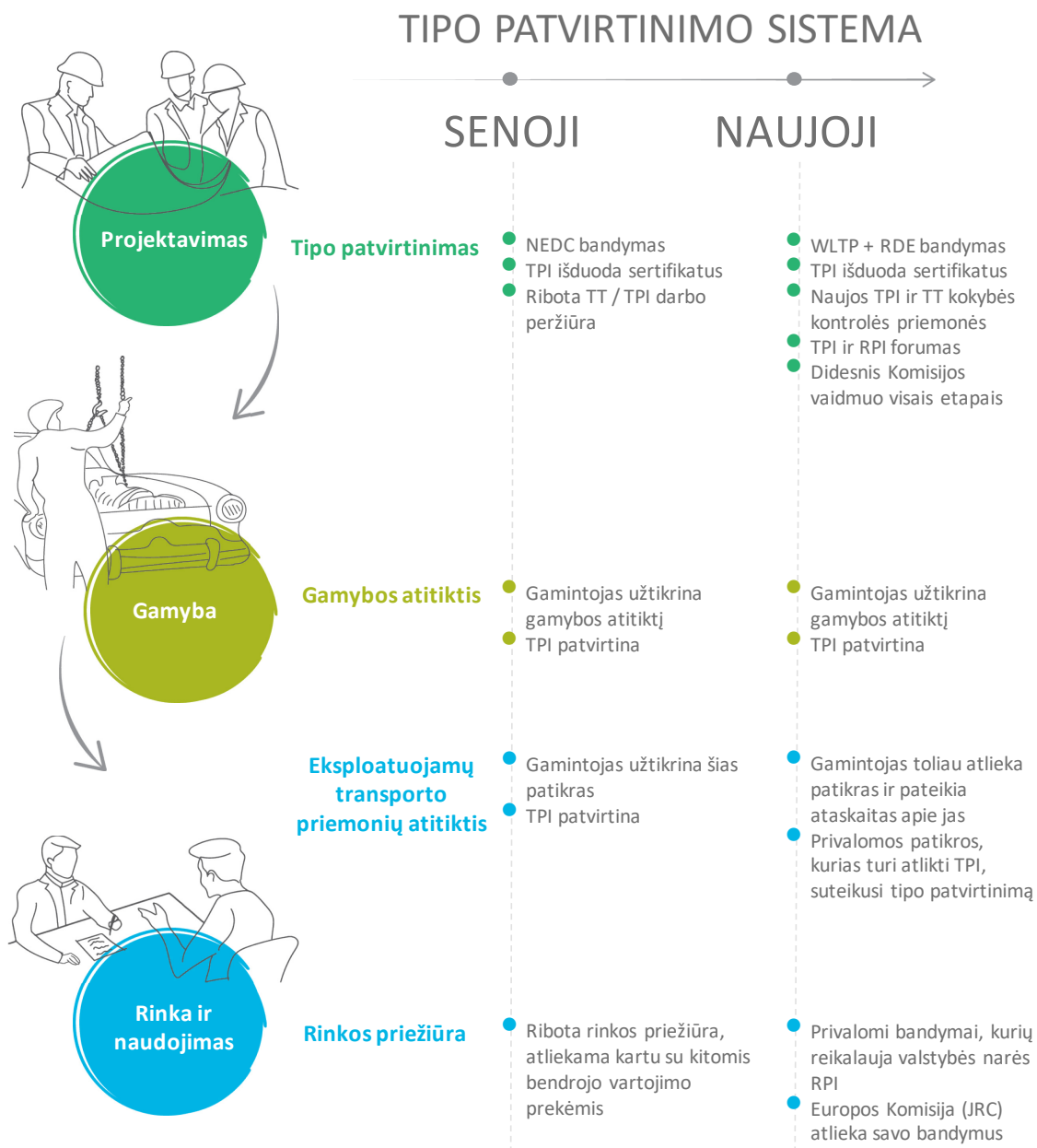
31 WLTP tapo privalomas ES naujiems automobilių modeliams, pateikiamiems nuo 2017 m. rugsėjo mėn., ir visoms naujoms registracijoms nuo 2018 m. rugsėjo mėn. Atliekant WLTP, matuojami visi oro teršalai ir šiltnamio efektą sukeliančios dujos, kurios jau reguliuojamos pagal NEDC. **6 paveiksle** nurodyti pagrindiniai NEDC ir WLTP bandymų ciklo skirtumai. Buvo siekiama, kad WLTP ciklas geriau atspindėtų važiavimo keliais sąlygas.

²⁸ *Autoriteit Consument & Markt tinklalapis ACM beboet Volkswagen voor misleiding bij dieselaffaire.*

²⁹ *PS10 211 – Antitrust sanziona il gruppo Volkswagen per 5 milioni di euro per manipolazione del sistema di controllo delle emissioni inquinanti.*

³⁰ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2017/1151 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

6 paveikslas. Pagrindiniai NEDC ir WLTP bandymų ciklo skirtumai

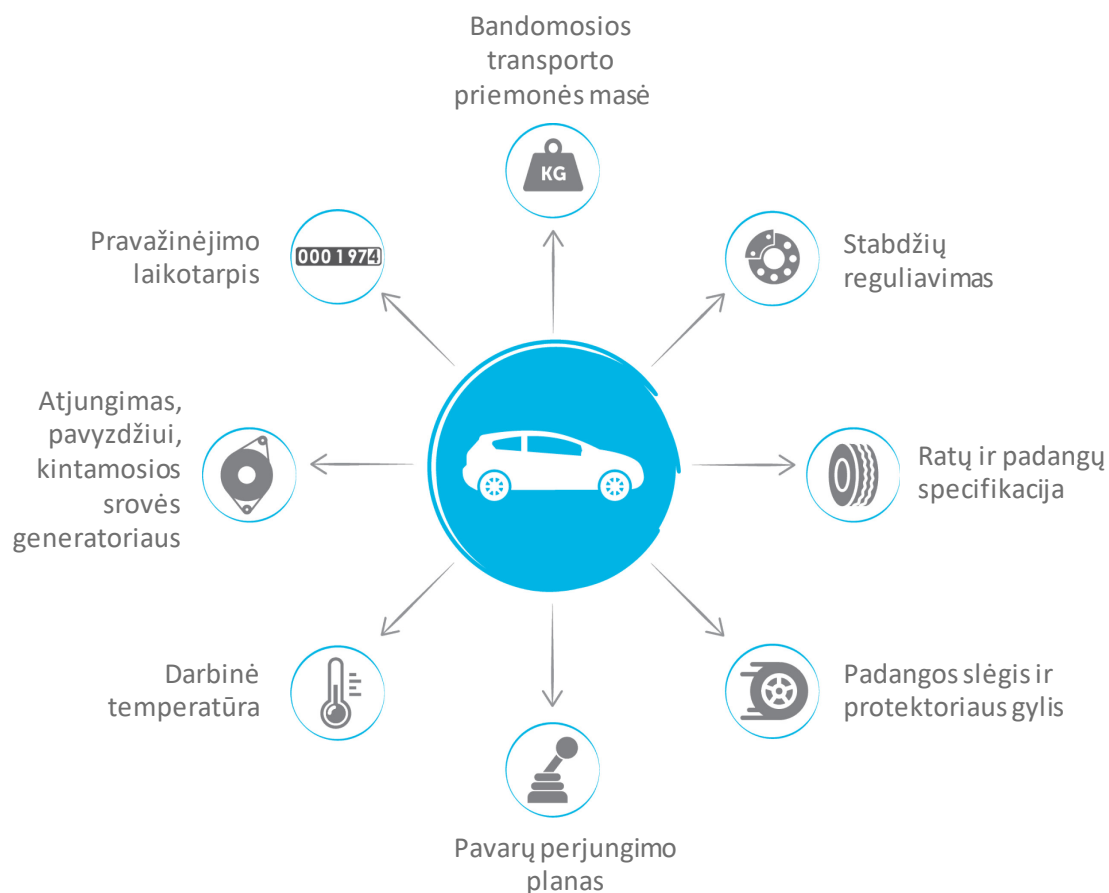


Šaltinis – EAR, remiantis ACEA duomenimis.

32 Vienas pagrindinių WLTP tikslų – jį naudoti kaip pramoninį CO₂ išmetamųjų teršalų ir degalų naudojimo standartą. Kitas naujojo bandymų ciklo tikslas – panaikinti tam tikrą lankstumą, kuris buvo pastebimas taikant ankstesnę bandymų tvarką.

7 paveiksle nurodyti kai kurie žinomi palengvinimai, kuriuos tam tikri gamintojai naudoja NEDC bandymų cikle:

7 paveikslas. Kai kurie žinomi palengvinimai, kuriuos tam tikri gamintojai naudoja NEDC bandymų cikle



Šaltinis – EAR, remiantis EAA (2016), *Explaining road transport emissions*, p. 32–37.

33 2016 m. Komisijai parengtoje ataskaitoje pateikti duomenys, iš kurių matyti, kad tam tikrais atvejais su CO₂ išmetamaisiais teršalais susiję transporto priemonės tipo patvirtinimo duomenys ir kelyje registruojami duomenys gali skirtis daugiau kaip 50 %³¹. JRC 2018 m. ataskaitoje³² daroma išvada, kad naujasis WLTP bandymų ciklas gerokai sumažins šį skirtumą, tačiau jį būtina nuolat stebėti ir skatinti technologijas, kurios mažintų išmetamą CO₂ kiekį važiavimo sąlygomis. Reglamento (ES) 2018/1832 1

³¹ Europos Komisija (mokslinis patariamasis mechanizmas) (2016), *Closing the gap between light duty vehicle real world CO₂ emissions and laboratory testing*, p. 27.

³² Pavlovic, J., Ciuffo, B., Fontaras, G., Valverde, V., Marotta, A. (2018), *How much difference in type-approval CO₂ emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?*; Europos Komisija, Jungtinis tyrimų centras, 5 skirsnis „Išvados ir politikos įgyvendinimas“.

straipsnyje reikalaujama naujuose transporto priemonių modeliuose įrengti degalų sąnaudų kontrolės įtaisus.

34 Nyderlandų taikomųjų mokslinių tyrimų organizacija (TNO) 2016 m. ataskaitoje³³ pareiškė, kad CO₂ išmetamųjų teršalų tipo patvirtinimo vertės buvo vidutiniškai 20 g/km mažesnės nei vertės, gautos atliekant nepriklausomus bandymus. TNO nurodė, kad šie skirtumai nebuvo išsamiai ištirti kuriant WLTP bandymų ciklą. Nors ataskaitoje teigiama, kad WLTP bandymų ciklas galėtų sumažinti šį skirtumą 7 g/km, kai kurios spragos lieka. Ataskaitoje taip pat nurodoma, kad gamintojas, kuris ruošiasi pasiekti 2021 m. automobilių parko CO₂ tikslinį rodiklį, galėtų atidėti WLTP palengvinimų naudojimą vėlesniam laikui, išsaugodamas „atsargą“ tolesniam CO₂ kiekio mažinimui.

35 2018 m. liepos mėn. Komisijos nariai E. Bienkowska ir M. Arias Canete kreipėsi į Europos Parlamentą ir Tarybą, pranešdami jiems Komisijos išvadas, kad WLTP CO₂ išmetamųjų teršalų tipo patvirtinimo vertės galėtų būti išpūstos, taip padidinant galimą „atsargą“ CO₂ kiekio mažinimui po 2021 m. (žr. **12 dalį**). Nuo 2017 m. rugsėjo mėn. atliktų 114 transporto priemonių tipo patvirtinimo bandymų rezultatai rodo, kad išmatuotų ir deklaruojamų WLTP verčių skirtumas vidutiniškai yra apie 4,5 %, o didžiausias nuokrypis – 15 %. Rašte nurodytos trys priemonės, kurių bus imtasi šiam klausimui spręsti³⁴. Šiuo metu jos yra įgyvendinamos.

Išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis (RDE) bandymas

36 Naujasis Europos važiavimo ciklas (NEDC) yra taikomas Europoje nuo 1990 m. keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, įskaitant NO_x, kiekiui patvirtinti. Tai yra griežtai apibrėžtas laboratorinis bandymas, kuriame naudojamas važiuoklės dinamometras, esant tinkamai nustatytiems aplinkos temperatūros ir drėgmės parametrams (žr. **2 nuotrauką**). 2011 m. Komisija įsteigė darbo grupę, kuri parengė naują bandymų ciklą, skirtą visų pirma išmetamam NO_x kiekiui matuoti. 2012 m. spalio mėn. darbo grupė nusprendė sukurti bandymo kelyje metodą, naudojant nešiojamąją išmetamųjų teršalų matavimo sistemą (angl. PEMS). Šiam naujam išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis (RDE) bandymui yra parengti keturi teisės aktų rinkiniai (žr. **1 priedą**).

³³ TNO (2016), *NEDC – WLTP comparative testing*, p. 26.

³⁴ Naudojant WLTP išmatuotas vertes, kad būtų galima nustatyti naujo tikslinių rodiklių po 2020 m. skaičiavimo pradinį tašką, aiškiau nurodyti WLTP bandymo sąlygas ir užtikrinti patikimą WLTP įdiegimą.

2 nuotrauka. Transporto priemonės išmetamųjų teršalų laboratorinis bandymas



Šaltinis – Europos Komisija, ES mokslo centro tinklalapis.

37 RDE bandymas atliekamas viešuosiuose keliuose realiomis eismo sąlygomis ir apima įvairias važiavimo sąlygas, su kuriomis susiduria vairuotojai Europos Sąjungoje (žr. **3 nuotrauka**). Jį sudaro trys dalys (eismas mieste, kaimo keliais ir greitkelio), kurios nustatomos pagal automobilio važiavimo greitį. Kad transporto priemonė atitiktų RDE bandymo reikalavimus, vidutinis išmetamas NO_x kiekis turi būti mažesnis nei visam bandymui ir miesto daliai nustatyta riba. Kadangi išmetamam NO_x kiekiui turi įtakos vairavimo stilius, aukštis, aplinkos temperatūra, tuščiosios eigos trukmė ir kiti kintamieji, Komisija nustatė tinkamo RDE bandymo sąlygas (žr. **II priedą**).

3 nuotrauka. RDE bandymo, naudojant nešiojamą išmetamųjų teršalų matavimo sistemą (PEMS), pavyzdys



Šaltinis – Europos Komisija, ES mokslo centro tinklalapis.

38 Kai kurie tyrėjai įrodinėjo, kad ES teisės aktų priėmimo procesas susilpnino RDE bandymo įdiegimo poveikį³⁵, nes dyzeliniams automobiliams Komisijos pasiūlyta pradinė 128 mg/km ribinė vertė buvo padidinta iki 168 mg/km iki 2020 m. gruodžio 31 d. Tai labai skiriasi nuo JAV, kur NO_x ribinė vertė yra 40 mg/km³⁶. **2 lentelėje** pateikiamas tipo patvirtinimo WLTP ir RDE bandymų ciklų įdiegimas ir dyzeliniams bei benzininiams varikliams taikomos NO_x ribinės vertės.

³⁵ Hooftman, N., Messagie, M., Van Mierlo, J., Coosemans, T. (2018), *A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality*, p. 9–10.

³⁶ EPA naudoja atsargą įvertinant išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis bandymus, tačiau tai nėra įrašyta reglamente. Europos Parlamentas (2016), *Comparative study on the differences between the EU and US legislation on emissions in the automotive sector*, p. 15.

2 lentelė. „Euro 6“ standartai: skirtumai ir įgyvendinimas

	„Euro 6b“	„Euro 6c“	„Euro 6d“ (laikiniai)	„Euro 6d“
Taikoma naujiems tipo patvirtinimams (modeliams) nuo	2014 9 1	Netaikoma	2018 9 1	2020 1 1
Taikoma naujiems automobiliams nuo	2015 9 1	2018 9 1	2019 9 1	2021 1 1
Laboratorinis bandymas ³⁷	NEDC	WLTP	WLTP	WLTP
Taikoma RDE NO _x ribinė vertė dyzelinių transporto priemonių atveju	RDE bandymo nereikia	RDE bandymo nereikia	168 mg/km	114,4 mg/km ³⁸
Taikoma RDE NO _x ribinė vertė benzinu varomų transporto priemonių atveju	RDE bandymo nereikia	RDE bandymo nereikia	126 mg/km	85,8 mg/km

Šaltinis – EAR, remiantis ES teisės aktais.

39 Remiantis Vokietijos automobilių klubo ADAC³⁹ informacija, 2018 m. lapkričio mėn. 28 markių 463 dyzelinių transporto priemonių tipai atitiko „Euro 6d“ laikinąjį standartą. Tai reiškia, kad Vokietijoje esančių tipų transporto priemonės išlaikė RDE bandymą ir jų išmetamas NO_x kiekis neviršijo 168 mg/km. Šis rezultatas atskleidžia teigiamą RDE poveikį, ypač jeigu palygintume su „Euro 5“ ir „Euro 6“ dyzelinių transporto priemonių išmetamu NO_x kiekiu (vidutinis išmetamųjų teršalų kiekis –

³⁷ Taikomos laboratorinės išmetamo NO_x kiekio ribinės vertės atliekant laboratorinius bandymus (NEDC arba WLTP) visą laiką yra tos pačios: 80 mg/km dyzelinių lengvųjų automobilių ir 60 mg/km benzininių lengvųjų automobilių atveju.

³⁸ Vertė pagrįsta atitikties koeficientu 1,43, kuris buvo priimtas pagal RDE 4 teisės aktus. Atitikties koeficientas nustatomas dėl skirtingo PEMS prietaiso tikslumo, palyginti su laboratorijos įranga. Tas pats taikytina benzinu varomoms transporto priemonėms.

³⁹ *Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)* svetainė.

atitinkamai apie 800 mg/km ir 450 mg/km⁴⁰). Pagrindinė to priežastis – veiksmingesnių papildomo apdorojimo technologijų, pavyzdžiui, selektyviosios katalizinės redukcijos (SKR), naudojimas, be kurių RDE bandymų metu būtų neįmanoma užtikrinti atitikties NO_x išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms.

40 Atliekant RDE bandymą, siekiama aprėpti įprastas važiavimo sąlygas. Tai reiškia, kad bandymu neaprepiamas, pavyzdžiui, važiavimas esant mažesnei nei –7 °C temperatūrai arba agresyvus vairavimas. Gamintojai taip pat gali mėginti naudoti išmetamųjų teršalų technologijas ir strategijas, kad galėtų atitikti RDE bandymų parametrus, t. y. optimizuoti automobilius RDE bandymams, o ne stengtis sumažinti transporto priemonių bendrą išmetamą NO_x kiekį. Nevyriausybinių organizacijų tvirtina, kad RDE bandymų parametrai yra per siauri⁴¹, ir reikalauja transporto priemonių išmetamuosius teršalus tikrinti plačiau nei pagal RDE bandymo parametrus, siekiant užtikrinti geresnį išmetamo NO_x kiekio lygio vaizdą⁴².

41 Nuo 2016 m. gegužės mėn. transporto priemonių gamintojai turi pateikti tipo patvirtinimo bandymui didesnę dokumentų rinkinį, kuriame jie deklaruotų savo pagrindinę išmetamųjų teršalų strategiją (angl. BES) ir papildomą išmetamųjų teršalų strategiją (angl. AES)⁴³. Dėl šio papildomo žingsnio ir RDE bandymo įdiegimo gamintojams turėtų būti sunkiau naudoti neteisėtus išderinimo įtaisus, kad būtų pakeistos išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos charakteristikos. Pirma, tipo patvirtinimo institucijos galės įvertinti AES strategijas. Antra, atliekant įvairiomis sąlygomis eisme dalyvaujančių transporto priemonių RDE bandymus, bus galima įvertinti šių strategijų poveikį ir galbūt parengti papildomas strategijas, kurios nebuvo skelbiamos. Jei nedeklaruota AES aptinkama vėliau, bus laikoma, kad gamintojas pažeidė tipo patvirtinimo procedūros įsipareigojimus.

⁴⁰ ICCT (2016), *Impact of improved regulation of real world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU*, p. iv.

⁴¹ T&E (2018), *Cars with engines: can they ever be clean?*, p. 16.

⁴² ICCT (2017), *Real-driving emission test procedure for exhaust gas pollutant emissions of cars and light commercial vehicles in Europe*, p. 8.

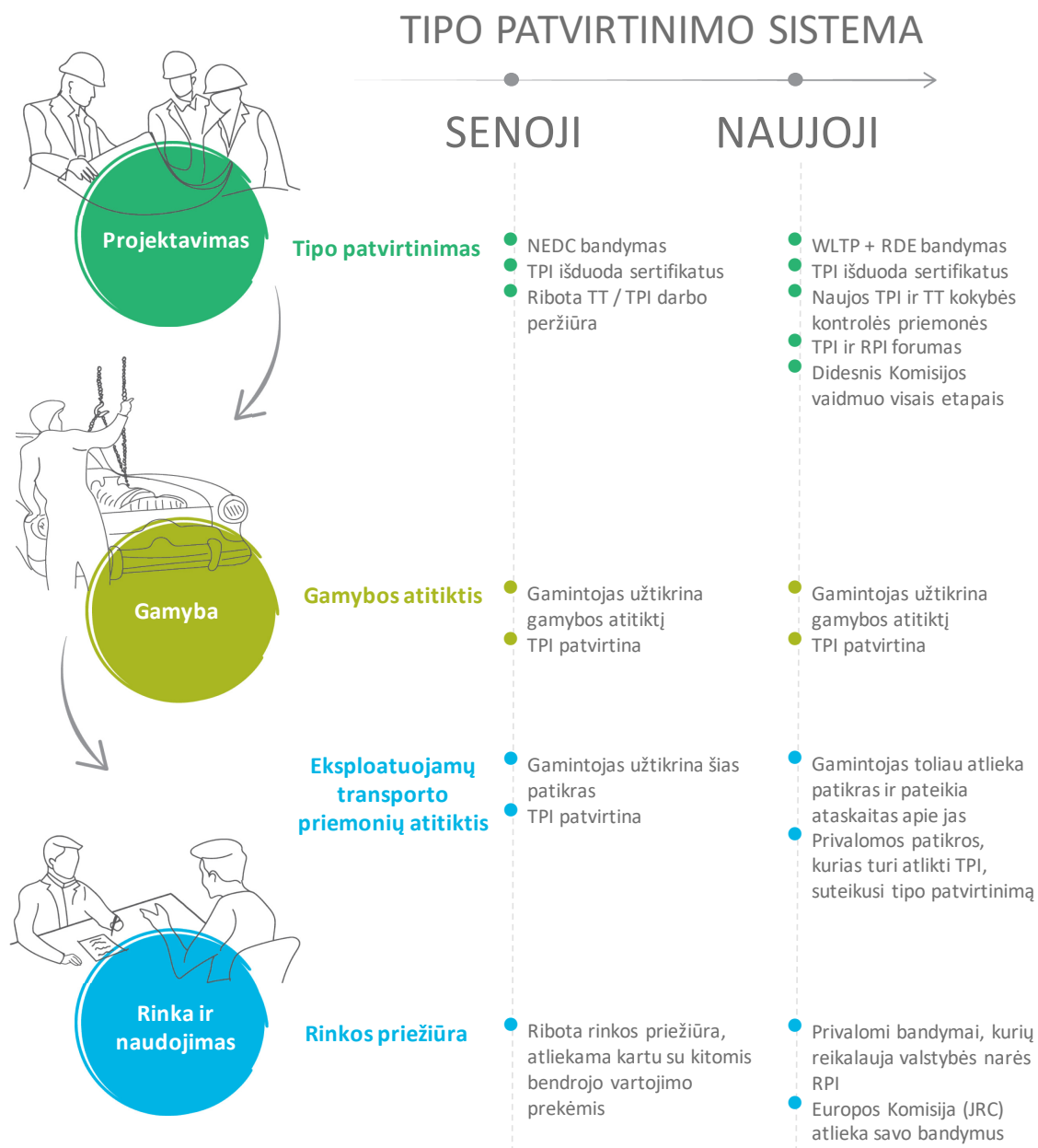
⁴³ BES – išmetamųjų teršalų strategija, veikianti tam tikrame transporto priemonės greičio ir apkrovos intervale, kai nevykdoma papildoma išmetamųjų teršalų strategija. AES – išmetamųjų teršalų strategija, pradedanti veikti ir pakeičianti arba pakoreguojanti pagrindinę išmetamųjų teršalų matavimo strategiją tam tikru tikslu, reaguojant į tam tikrą aplinkos ir (arba) eksploataavimo sąlygų visumą, ir veikianti tik tol, kol yra tos sąlygos.

Nauji privalomieji eksploatuojamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų patikrinimai

Išsaugotas dėmesys tipo patvirtinimo bandymams

42 8 paveiksle pateikti pagrindiniai senųjų ir naujųjų ES sistemų elementai, kuriais siekiama užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų išmetamųjų teršalų ribines vertes. Senosios ir naujosios sistemos iš esmės priklauso nuo naujų automobilių modelių tipo patvirtinimo patikrinimų. Pagal siūlomą naująją sistemą reikia daugiau tikrinti eksploatuojamas transporto priemones.

8 paveikslas. Senųjų ir naujųjų ES sistemų elementų, kuriais siekiama užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų išmetamųjų teršalų ribines vertes, apžvalga



Šaltinis – Audito Rūmai.

43 Europos Parlamento tyrimu nustatyta⁴⁴, kad tipo patvirtinimo institucijos ir jų paskirtos techninės tarnybos atliko tik minimalius teisės aktuose numatytus patikrinimus ir kad šių institucijų surenkami mokesčiai yra reikšmingas jų pajamų

⁴⁴ Europos Parlamentas, „Pranešimas dėl išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo“, 2017 3 2, p. 47.

šaltinis. Tyrime atkreiptas dėmesys į tai, kad automobilių gamintojai galėjo laisvai pasirinkti technines tarnybas ir kad dauguma bandymų vyko pačių gamintojų laboratorijose. Jie turėjo galimybę daug kartų bandyti naujus automobilių modelius, prieš pakviesdami technines tarnybas atlikti galutinį bandymą.

44 Transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio atitikties priežiūros ir vykdymo užtikrinimo sistemos taikomos už ES ribų. Pagal ICCT⁴⁵, JAV, Kanada ir Pietų Korėja leidžia patiems gamintojams atlikti tipo patvirtinimo bandymus, nedalyvaujant techninėms tarnyboms, kurios paliudytų bandymą (kaip ir ES atveju). Šių bandymų rezultatai vėliau pateikiami tipo patvirtinimo institucijai, kuri gali pakartotinai atlikti bandymus. JAV tipo patvirtinimo institucijos pakartotinai atlieka 15 % bandymų; kai kurie iš jų yra pasirenkami atsitiktinai, o kai kurie – atsižvelgiant į rizikos kriterijus. ICCT taip pat pažymi, kad postprodukcijos atitikties patikrinimais, grindžiamais griežtomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis, suteikiama tvirta paskata gamintojams atlikti nuodugnius patikrinimus, kad būtų išvengta baudų ir žalos reputacijai.

45 Vokietijos aplinkos apsaugos nevyriausybinės organizacijos pasiūlė įdiegti naują tipo patvirtinimo procedūrą. Ji turėtų būti grindžiama gamintojų savideklaracijomis ir papildyta eksploatuojamų automobilių bandymais kelyje, atliekamais nepriklausomų institucijų, kurios neturėtų dalyvauti tipo patvirtinimo procese (idealiu atveju – Aplinkos apsaugos agentūra), kad būtų patikrinta gamintojo savideklaracija⁴⁶.

Sustiprintos eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikros

46 Eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrų, kurias atlieka gamintojai ir tipo patvirtinimo institucijos, tikslas – nustatyti, ar tipo patvirtinimą gavęs automobilis atitinka teisės aktuose nustatytus reikalavimus dėl išmetamųjų teršalų jo eksploatavimo metu. Komisija labai sustiprino sistemą, reikalaudama, kad tipo patvirtinimo institucijos atliktų mažiausio transporto priemonių skaičiaus RDE bandymus, be to, patikrintų gamintojų ataskaitas apie atliktus patikrinimus.

47 Informacija, kurios reikia, kad būtų galima nustatyti 2019 m. atitikties patikrai imamų eksploatuojamų transporto priemonių skaičių, nėra viešai prieinama. Tipo patvirtinimo institucijos, kurios neišdavė jokio tipo patvirtinimo, neturės tikrinti jokių eksploatuojamų transporto priemonių atitikties. Komisija nurodė, kad, pavyzdžiui,

⁴⁵ ICCT, *Global baseline assessment of compliance and enforcement programs for vehicle emissions and energy efficiency*, p. 22–32 ir 45.

⁴⁶ VCD svetainė *Lehren aus dem Abgasskandal: Typzulassung von Pkw reformieren und reale Emissionen messen*.

Prancūzijos, Ispanijos ir Liuksemburgo valdžios institucijos kasmet turės patikrinti maždaug penkis transporto priemonių modelius. Būtina bandyti nuo trijų iki dešimties skirtingų transporto priemonių kiekvienam transporto priemonės modeliui patikrinti.

48 Tipo patvirtinimo institucijų atliekamų privalomų atitikties bandymų privalumus bus galima įvertinti tik nuo 2021 m., kai praeis ne mažiau kaip dveji šių patikrinimų metai.

Mažiausi rinkos priežiūros veiksmai, kurių reikia imtis nuo 2020 m.

49 Pagal Reglamento (ES) 2018/858 8 straipsnį Komisija (JRC) ir valstybės narės yra įpareigos vykdėti rinkos priežiūros veiksmus. Šiuos veiksmus sudarys turimų duomenų apie transporto priemonių atitiktį standartams analizė, kad būtų galima pasirinkti eksploatuojamas transporto priemones išmetamųjų teršalų kiekiui patikrinti. Komisija stengiasi įgyvendinti reglamentus dėl naujos tipo patvirtinimo sistemos.

50 Valstybės narės turi užtikrinti, kad jų rinkos priežiūros ir tipo patvirtinimo institucijų funkcijos ir atsakomybės sritys būtų griežtai atskirtos. Daug NVO pageidautų, kad išmetamųjų teršalų kiekį tikrintų nepriklausomos aplinkos apsaugos institucijos⁴⁷, pavyzdžiui, kaip Jungtinėse Amerikos Valstijose, kur Aplinkos apsaugos agentūra vykdo rinkos priežiūros ir vykdymo užtikrinimo veiklą federaliniu lygmeniu. Tik dvi aplinkos apsaugos institucijos atlieka tokį vaidmenį ES: Nyderlanduose ir Ispanijoje (autonominiame Meliljos mieste).

51 Pagal Reglamento (ES) 2018/858 8 straipsnį rinkos priežiūros institucijos turi bandyti vieną transporto priemonę 40 000 užregistruotų automobilių ir atlikti ne mažiau kaip penkis bandymus per metus. Iš atrinktų automobilių ne mažiau kaip 20 % turėtų būti bandomi variklio išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti. Tai reiškia, kad kai kuriose valstybėse narėse būtų galima atrinkti tik nedidelį automobilių skaičių (pavyzdžiui, Nyderlanduose – tris)⁴⁸ išmetamųjų teršalų kiekiui patikrinti. Anksčiau kai kurios valstybės narės atlikdavo transporto priemonių bandymus, kurie buvo rinkos

⁴⁷ Žr., pavyzdžiui, VCD svetainę *Lehren aus dem Abgasskandal: Typzulassung von Pkw reformieren und reale Emissionen messen*.

⁴⁸ Nyderlanduose įregistruotų lengvųjų transporto priemonių skaičius 2016 m. buvo 455 158 ir tai reiškia, kad mažiausias rinkos priežiūrai atrinktų automobilių skaičius būtų 11 ($11,38 = 455\,158 / 40\,000$), tačiau mažiausias išmetamųjų teršalų kiekiui tikrinti skirtų automobilių skaičius būtų tik trys automobiliai ($2,28 = 0,2 \times 11,38$).

priežiūros dalis. Visos valstybės narės, išskyrus Švediją, nutraukė šią savo veiklą⁴⁹. Rinkos priežiūros patikrinimų veiksmingumas priklausys nuo to, kaip juos parengs ir įgyvendins valstybės narės.

52 Tačiau, be valstybėse narėse bandomų transporto priemonių, JRC kasmet planuoja bandyti nuo 40 iki 50 modelių⁵⁰. Jei tai būtų pasiekta, šis skaičius būtų didesnis nei 2009–2013 m. JAV EPA bandytų automobilių vidutinis metinis skaičius (40)⁵¹.

Nauji Komisijos vykdymo užtikrinimo įgaliojimai

53 Naujoji teisės aktų sistema suteikė Komisijai naujus vykdymo užtikrinimo įgaliojimus, pavyzdžiui, galimybę sustabdyti arba panaikinti transporto priemonių tipo patvirtinimą, pradėti reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių atšaukimą ir taikyti sankcijas. Pagal ją taip pat reikalaujama įsteigti patariamąjį organą, keitimosi informacija apie vykdymo užtikrinimą forumą, kurį sudarytų valstybių narių tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros institucijų atstovai. Forumas turėtų sukurti keitimosi geriausia patirtimi platformą ir dirbti tam, kad visoje ES būtų vienodai taikomi galiojantys teisės aktai.

54 Komisija taip pat vertins tipo patvirtinimo institucijų tipo patvirtinimo išdavimo, gamybos atitikties tikrinimo ir techninių tarnybų skyrimo bei stebėjimo procedūras. Be to, gali būti atliekamas tipo patvirtinimo institucijų tarpusavio vertinimas dėl jų techninių tarnybų vertinimo ir stebėjimo procedūrų. Šiuos veiksmus vykdys grupės, sudarytos iš dviejų kitų valstybių narių tipo patvirtinimo institucijų ir galbūt Komisijos⁵².

55 Kaip ir valstybės narės, Komisija galės skirti baudas ekonominės veiklos vykdytojams, kurie neatitinka šio reglamento reikalavimų. Tačiau skirti tokias baudas bus galima tik tuo atveju, jeigu valstybių narių valdžios institucijos pačios dar neskyrė

⁴⁹ ICCT, *Global baseline assessment of compliance and enforcement programs for vehicle emissions and energy efficiency*, p. 31.

⁵⁰ JR papildė savo tokiems bandymams skirtą laboratorinę įrangą, padidino samdomų ir mokomų darbuotojų skaičių.

⁵¹ ICCT (2017), *A historical review of the U.S. vehicle emission compliance program and emission recall cases*, p. 29.

⁵² Jei techninių tarnybų darbą vertina ir prižiūri nacionalinė akreditavimo įstaiga, tarpusavio vertinimas nebūtinas. Komisija gali nuspręsti dalyvauti tarpusavio vertinimo grupėje, remdamasi rizikos vertinimo analize (Reglamento (ES) 2018/858 67 straipsnis).

baudų. Į teisės aktus nėra įtraukti išsamūs nurodymai dėl baudų, išskyrus privalomą apribojimą, kad bauda negali būti didesnė kaip 30 000 eurų už transporto priemonę, ir reikalavimą, kad jos būtų veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Kadangi tipo patvirtinimo institucijos iki šiol dar nėra skyrusios jokių baudų automobilių gamintojams, o reglamente išsamūs nurodymai nėra pateikti, neįmanoma vertinti, ar baudos, kurias jos galiausiai skirs, atitiks šiuos kriterijus.

Duomenų skaidrumas

56 Duomenys apie automobilių tipo patvirtinimo bandymus ES, pavyzdžiui, išmetamųjų teršalų kiekio patikrinimo rezultatai, yra fragmentiški. Nei Komisija, nei valstybės narės neturi jų išsamaus vaizdo. Apskritai esami duomenys saugomi valstybių narių lygmeniu⁵³.

57 Jungtinėse Amerikos Valstijose automobilių bandymų duomenis viešai skelbia Aplinkos apsaugos agentūra (angl. EPA)⁵⁴. Dėl duomenų skaidrumo ir viešo prieinamumo stokos ES suinteresuotosioms šalims sunkiau sekti šią problemą ir prisidėti prie transporto priemonių išmetamųjų teršalų stebėjimo. Nuo 2020 m. taikomo Reglamento (ES) Nr. 818/2018 61–66 straipsniuose nustatomi automobilių išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemomis surinktų duomenų standartizavimo ir panaudojimo ateityje pagrindai, kurie gali padidinti duomenų apie automobilių išmetamuosius teršalus gavimo galimybes ES. Pagal RDE teisės aktų naująsias eksploatuojamų transporto priemonių atitikties taisykles (ketvirtasis rinkinys, žr. **Į priedą**) galima gauti visus duomenis, kurių reikia bandant transporto priemones, gavusias tipo patvirtinimą nuo 2019 m. sausio mėn. Komisija kuria priemonę, kuri palengvintų prieigą prie tokių duomenų gamintojams, tipo patvirtinimo institucijoms arba nepriklausomiems bandytojams. Visos eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrų ataskaitos bus viešai prieinamos.

58 JAV EPA taip pat įdiegusi vartotojui patogią internetinę priemonę, kuri suteikia galimybę vartotojams greitai palyginti įvairių JAV rinkoje esančių automobilių CO₂

⁵³ Pavyzdžiui, Vokietijos TAA, KBA skelbia duomenis, susijusius su išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimu. Žr. [Kraftfahrt-Bundesamt svetainę](#). Jungtinės Karalystės TAA, VCA, paskelbė duomenis apie Didžiosios Britanijos rinkoje parduodamų transporto priemonių modelių išmetamuosius teršalus, kuriuos galima rasti per internetinę paieškos sistemą (žr. [Transporto priemonių sertifikavimo agentūros tinklalapį](#)) arba įkeliant kableliais atskirtų verčių (CSV) failą (žr. [Transporto priemonių sertifikavimo agentūros tinklalapį](#)).

⁵⁴ EPA tinklalapis [Data on Cars used for Testing Fuel Economy](#).

išmetamuosius teršalus⁵⁵. ES centrinėje duomenų bazėje nėra lengvai palyginamos informacijos apie tipo patvirtinimą gavusios transporto priemonės degalų sąnaudas, išmetamą CO₂ ir NO_x kiekį. Todėl piliečiams sunkiau priimti informacija pagrįstus sprendimus perkant transporto priemones. Visgi transporto priemonių pardavėjai turi pateikti informaciją apie jų parduodamų automobilių degalų suvartojimą savo salonuose ir reklamos priemonėse⁵⁶. Europos aplinkos agentūra stebi ir kasmet viešai skelbia duomenis apie naujai registruotų transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį. Centrinėje duomenų bazėje Komisija taip pat ketina pateikti informaciją apie išmetamą NO_x kiekį.

Trečiųjų šalių bandymai tampa vykdymo užtikrinimo dalimi

59 Reglamento (ES) Nr. 2018/858 8, 9 ir 13 straipsniuose numatyti trečiųjų šalių atliekami bandymai, kuriuos atlieka „*pripažintos trečiosios šalys [...] išreikšdamos savo teisėtą interesą visuomenės saugos ar aplinkos apsaugos srityje*“. Komisija dar turi priimti įgyvendinimo aktus, apimančius taisykles, kuriomis reguliuojamas šių trečiųjų šalių pripažinimas, dėl kurio gali kilti su patekimu susijusių kliūčių, nes WLTP ir RDE bandymai yra brangūs⁵⁷.

60 Yra pigesnių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio matavimo variantų, pavyzdžiui, išmetamųjų teršalų matavimas naudojant nuotolinio aptikimo įrangą arba bandymai realiomis važiavimo sąlygomis naudojant SEMS⁵⁸ blokus. Nežiūrint į mažesnį tokių matavimų tikslumą, jų paprastai pakanka, kad būtų galima nustatyti transporto priemones, kurios gerokai viršija teisės aktuose nustatytas išmetamųjų teršalų ribines vertes ir dėl kurių reikia atlikti papildomus bandymus.

⁵⁵ Jungtinių Valstijų Energetikos departamento tinklalapis.

⁵⁶ Direktyva 1999/94/EB – [Automobilių ženklinimo direktyva](#).

⁵⁷ PEMS įranga gali kainuoti apie 80 000 eurų, ir dar papildomos kintamosios kiekvieno bandymo išlaidos (ekspertų atlyginimas, transporto priemonių nuomos išlaidos ir kt.). WLTP bandymas yra brangesnis, nes ribojamas nepriklausomų laboratorijų skaičius.

⁵⁸ Išmaniąją išmetamųjų teršalų matavimo sistemą (angl. SEMS) sukūrė TNO. Tai kompaktiška jutiklinė sistema, kuri matuoja išmetamųjų teršalų kiekį ir kurią galima lengvai įtaisyti transporto priemonėje ir naudoti įprastu būdu.

Esamo automobilių parko didelės taršos automobiliai

Informacija apie eksploatuojamus automobilius

61 Remiantis Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) duomenimis, 2016 m. ES buvo eksploatuojama maždaug 257 milijonai lengvųjų automobilių ir 31 milijonas lengvųjų komercinių transporto priemonių⁵⁹. Apie 42 % lengvųjų automobilių ir beveik 90 % lengvųjų komercinių transporto priemonių yra dyzelinės. Daugiau nei 93 milijonams šių eksploatuojamų dyzelinių transporto priemonių negalima įrengti dyzelinio variklio kietųjų dalelių filtrų⁶⁰.

62 Įvairūs Europos išmetamųjų teršalų standartai (nuo „Euro 1“ iki „Euro 6“) nėra patikimas išmetamo NO_x kiekio kelyje nustatymo rodiklis⁶¹, kaip matyti iš „dyzelgeito“ skandalo. Nors kai kurių dyzelinių transporto priemonių (daugiausia „Euro 5“ ir „Euro 6“) duomenis galima gauti iš įvairių šaltinių, išsamūs duomenys apie kelyje nustatomą išmetamųjų teršalų kiekį nėra lengvai prieinami ES lygmeniu. Tai stabdo visas galimas iniciatyvas, kuriomis būtų siekiama pašalinti iš eksploatacijos teršiančius automobilius.

Buvo atšaukta milijonai transporto priemonių, tačiau poveikis išmetamųjų teršalų kiekiui yra neaiškus

63 Nuo 2015 m. „Volkswagen“ grupė ES atšaukė apie 8 milijonus automobilių. Kiti automobilių gamintojai taip pat atšaukė nemažai transporto priemonių. Komisija sukūrė platformą, kurioje pateikiami duomenys apie atšauktų transporto priemonių skaičių (žr. **9 paveikslą**), dažniausiai turint tikslą atnaujinti transporto priemonių išmetimo sistemas kontroliuojančią programinę įrangą. Nustatėme tik labai nedaug viešai skelbiamų atšauktų transporto priemonių bandymų rezultatų, ir tai rodo, kad poveikis išmetamo NO_x kiekio mažinimui buvo gana mažas. Pavyzdžiui, Austrijos, Vokietijos ir Šveicarijos automobilių klubai išbandė devynis automobilius greitkelio

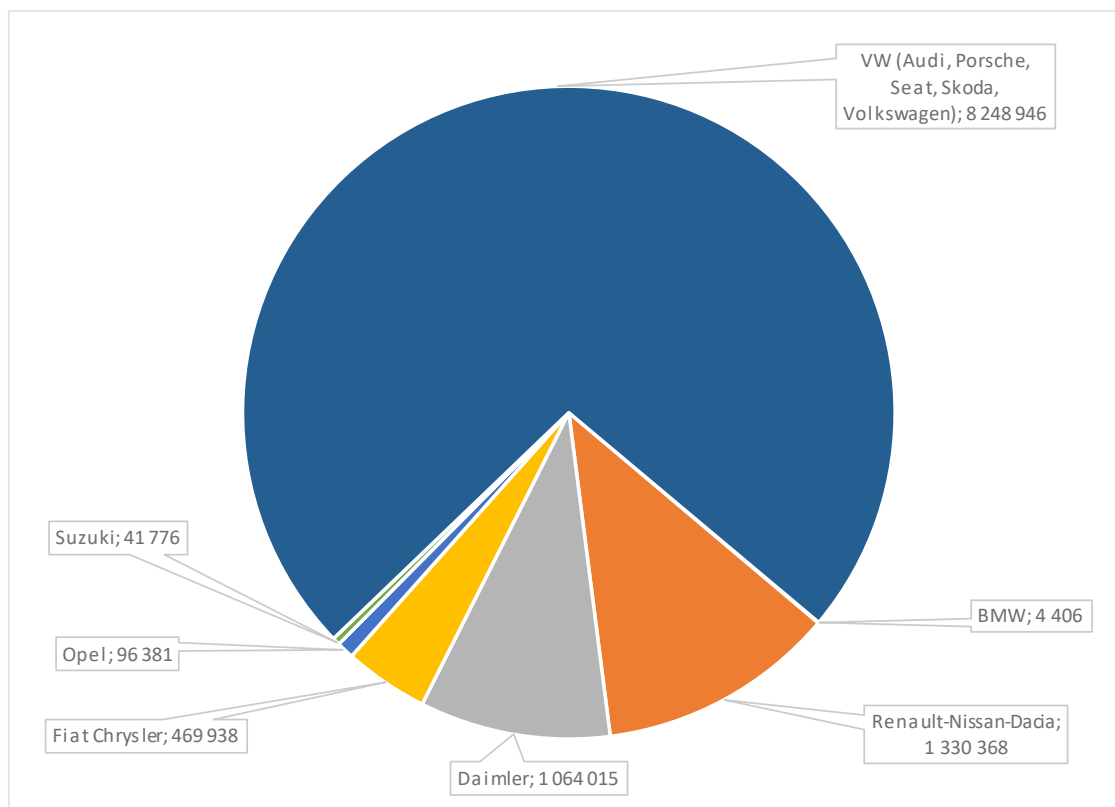
⁵⁹ ACEA tinklalapis „*Report: Vehicles in Use*“.

⁶⁰ Iš viso dyzelinių automobilių skaičiaus (maždaug 136,4 milijono) atimami 43 milijonai „Euro 5“ ir 6 dyzelinių automobilių, nurodytų „Transporto ir aplinkos“ ataskaitoje (2018). *Cars with engines: can they ever be clean?* [internetinis puslapis] Briuselis: Transportas ir aplinka, p. 10 [žiūrėta 2018 m. spalio 22 d.].

⁶¹ T&E (2018), *Cars with engines: can they ever be clean?*, p. 3.

cikle⁶² ir nustatė, kad išmetamųjų teršalų kiekis vidutiniškai sumažėjo 25 %⁶³. Vidutinis šių transporto priemonių išmetamas NO_x kiekis greitkelio cikle buvo 590 mg/km⁶⁴.

9 paveikslas. Transporto priemonių, kurios turi būti atšauktos dėl išmetamo NO_x kiekio, apžvalga (2018 m. rugsėjo 14 d. duomenimis)



Šaltinis – EAR, remiantis valstybių narių pateiktais ir Komisijos apibendrintais duomenimis. Duomenys gali būti nesuderinami ir yra tik iliustracinio pobūdžio.

⁶² Laboratorinis (važiuklės dinamometro) greitkelio ciklas yra ADAC sukurto ekologinio bandymų ciklo dalis. Jis prilygsta važiavimui Vokietijos greitkelio ne didesniu kaip 130 km/h greičiu.

⁶³ Modifikuojant didesniu laipsniu, galima sumažinti 60–95 %, kaip matyti iš Giechaskiel, B., Suarez-Bertoa, R., Lähde, T., Clairotte, M., Carriero, M., Bonnel, P. ir Maggiore, M. (2018), „Evaluation of NO_x emissions of a retrofitted Euro 5 passenger car for the Horizon prize “Engine retrofit”, *Environmental Research*, p. 298–309.

⁶⁴ Šaltinis – ICCT (2017), *VW defeat devices: A comparison of U.S. and EU required fixes*, p. 6 (tik aštuonių transporto priemonių vidurkiai).

64 Papildomos techninės įrangos modifikacijos⁶⁵ galėtų būti alternatyva vien tik programinei įrangai daromoms pataisoms. Iš tikrųjų, tokios modifikacijos jau taikomos sunkiosioms transporto priemonėms. Parengiamieji JRC bandymai davė teigiamų rezultatų, ir išmetamas NO_x kiekis po modifikacijos buvo gerokai mažesnis⁶⁶. Pagrindinis techninės įrangos modifikacijos trūkumas yra jos kaina. JAV „Volkswagen“ buvo įpareigota modifikuoti transporto priemonės išmetamam NO_x kiekiui sumažinti žemiau ribos arba atiduoti šias transporto priemones į metalo laužą. EPA išbandė ir patvirtino šių modifikacijų veiksmingumą.

Transporto priemonių išmetimo sistemų klastojimas

65 Automobilių vairuotojai, norintys pagerinti savo automobilio eksploatacines savybes, sumažinti sąnaudas arba išvengti didelių techninės priežiūros išlaidų, gali neteisėtai pakeisti savo transporto priemonių išmetamųjų teršalų apdorojimo sistemas, panašiai kaip ir sunkiųjų transporto priemonių operatoriai⁶⁷. Todėl iš automobilių gali būti išmetami įvairūs teršalai, kurių koncentracija būtų daug kartų didesnė nei teisinė riba, ir tai darytų didelį poveikį miesto oro kokybei. Pavyzdžiui, automobilių, kurių dyzelino kietųjų dalelių filtrai (angl. DPF) buvo pašalinti, PM išlakos gali būti 20–50 kartų didesnės nei automobilių, kurių DPDF veikia taip, kaip numatyta⁶⁸. Kadangi klastojimo problema nepatenka į tipo patvirtinimo, eksploatacinių savybių atitikties ar rinkos priežiūros kompetencijos sritį, valstybės narės turi tai spręsti atsižvelgdamos į nacionalinę teisę.

66 Klastojimą galima nustatyti naudojant naujas technologijas transporto priemonių išmetamiesiems teršalams matuoti, pavyzdžiui, nuotolinės aptikimo įrangos ir „uostančių automobilių“ naudojimas (žr. **4 nuotrauka**). Tai būtų galima derinti su procedūra, pagal kurią didžiausi teršėjai iškviečiami papildomiems bandymams. Kitas

⁶⁵ Modifikacija yra esamos sistemos, pavyzdžiui, automobilio variklio, papildymas nauja technologija arba funkcija. Techninės įrangos modifikavimas reiškia naujo įtaiso įrengimą arba fizinį variklio modifikavimą.

⁶⁶ Giechaskiel, B., Suarez-Bertoa, R., Lähde, T., Clairrotte, M., Carriero, M., Bonnel, P. ir Maggiore, M. (2018), „Evaluation of NO_x emissions of a retrofitted Euro 5 passenger car for the Horizon prize “Engine retrofit”, *Environmental Research*, p. 298–309.

⁶⁷ Žr. T&E (2018), *Cars with engines: can they ever be clean?*, p. 21.

⁶⁸ Spreen, J., Kadijk, G. ir van der Mark, P. (2016), *Diesel particulate filters for light-duty vehicles: operation, maintenance, repair, and inspection (TNO 2016-R10 958)*, p. 13.

būdas – periodiniai techniniai patikrinimai (PTP)⁶⁹, tačiau juos atliekant vis dar nereikalaujama iš valdžios institucijų matuoti NO_x ir PM. Be to, turi būti padidintas jų veiksmingumas, kad būtų galima aptikti suklustotas transporto priemones⁷⁰.

4 nuotrauka. TNO sukurtas „uostantis automobilis“



Šaltinis – TNO.

Valstybių narių iniciatyvos, skirtos miestams, kenčiantiems nuo oro taršos

67 Kitas išmetamųjų teršalų skandalo rezultatas – didesnis kelių valstybių narių noras nustatyti apribojimus automobilių eismui, kad būtų pagerinta oro kokybė. Pavyzdžiui, keletas Europos miestų, kuriuose taršos lygis yra didelis, sukūrė mažo išmetamųjų teršalų kiekio zonas, kuriose draudžiama važiuoti automobiliais. Vietos valdžios institucijos taip pat gali nustatyti eismo apribojimus didžiausios taršos metu. Tokios priemonės paprastai grindžiamos tuo, kad taikomas Europos standartas, kuris gali nereprezentuoti transporto priemonės išmetamo NO_x kiekio kelyje, ir taip sumažinti šių

⁶⁹ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).

⁷⁰ Hooftman, N., Messagie, M., Van Mierlo, J. ir Coosemans, T. (2018), „A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality“, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Nr. 86, p. 14.

priemonių veiksmingumą⁷¹. Pavyzdžiui, nustatėme, kad ne mažiau kaip keturios vietinės mažos taršos zonos ES remiasi tik tam tikru Europos standartu, nedarant skirtumo tarp benzininių ir dyzelinių transporto priemonių jų eismui apriboti⁷².

68 Tokios rūšies transporto priemonių draudimų kratinys pasirodė visoje ES. Todėl vairuotojai, norintys keliauti keliose valstybėse narėse, turi laikytis vis daugiau vietos teisės aktų, kad išvengtų baudų. Vairuotojai dažnai turi rodyti, kad laikosi šių vietos teisės aktų, klijuodami lipdukus ant transporto priemonės priekinio stiklo. Siekdama padėti vairuotojams susigaudyti šiuose vietos teisės aktuose, Komisija sukūrė svetainę, kurioje pateikiama informacija apie eismo apribojimus visoje ES⁷³, ir rengia rekomendacinį dokumentą, kuriuo siekiama padėti vairuotojams suprasti vietos taisykles.

69 Pagal NVO „Transportas ir aplinka“⁷⁴, išmetamųjų teršalų skandalo ir automobilių naudojimo apribojimai turėjo įtakos naudotų dyzelinių automobilių kainoms. Taip pat padidėjo tokių automobilių eksportas į Rytų Europos šalis. Tai turės įtakos oro kokybės pagerėjimui šiose šalyse, atsižvelgiant į tai, ar naudotos transporto priemonės pakeis senesnes ar naujesnes transporto priemones.

Kompensacijos vartotojams dėl „dyzelgeito“ skandalo

70 „Dyzelgeito“ išmetamųjų teršalų skandalas taip pat parodė, kad viena kompensavimo vartotojams sistema nepapildo vienos ES galiojančios tipo patvirtinimo sistemos. Valstybių narių vartotojų teisių gynimo sistemos skiriasi. Reaguodama į šią padėtį, Komisija pateikė pasiūlymą parengti direktyvą dėl „*atstovaujamųjų ieškinių siekiant apsaugoti kolektyvinius vartotojų interesus*“⁷⁵. Tekstą sudaro suderintų reikalavimų dėl kolektyvinių vartotojų teisių gynimo sistemų sukūrimo ES valstybėse

⁷¹ Giorgiev, P. (2018), *How to get rid of dirty diesels on city roads: Analysis of diesel restriction measures in European cities to date*. [internetinis puslapis] Transportas ir aplinka [žiūrėta 2018 m. lapkričio 13 d.], p. 8–9.

⁷² Mažai teršiančių zonų Europoje apžvalga pateikiama svetainėje *Urban Access Regulations in Europe*.

⁷³ *Urban Access Regulations In Europe*.

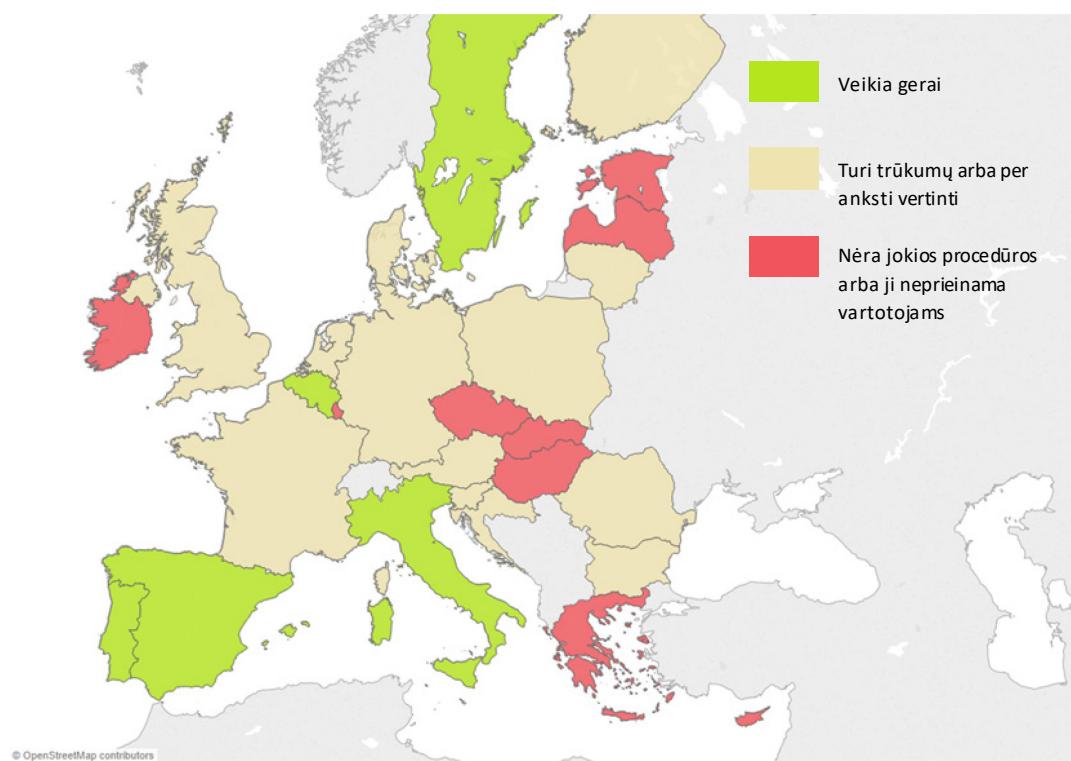
⁷⁴ T&E (2018), *Dirty diesels heading East*, p. 2–3.

⁷⁵ COM(2018) 184 final, 2018 m. balandžio 11 d.

narėse rinkinys⁷⁶. Tačiau tuo negalės pasinaudoti vartotojai, kuriems turėjo įtakos „dyzelgeito“ skandalas.

71 Atsižvelgiant į Europos vartotojų organizacijų asociacijos (BEUC) atlikto tyrimo duomenis, devynios ES valstybės narės neturi kolektyvinės vartotojų teisių gynimo sistemos. Keturiolikos valstybių narių sistemos turi rimtų trūkumų arba jų sistemos yra pernelyg naujos, kad jas būtų galima vertinti. Tai reiškia, kad tik penkios valstybės narės turi visiškai veikiančias kolektyvines vartotojų teisių gynimo sistemas (žr. **10 paveikslą**).

10 paveikslas. Vartotojų teisių gynimo sistemų padėtis ES



Pastaba. Trečiųjų šalių sienos nėra pažymėtos.

Šaltinis – EAR, remiantis [BEUC duomenimis](#).

72 Siūlomos taisyklės sustiprins vartotojų teises, tačiau neužtikrins vienodos kompensacijos piliečiams visoje ES. Vartotojams teikiama kompensacija ir toliau bus reguliuojama pagal nacionalinę teisę.

⁷⁶ Kolektyvinė vartotojų teisių gynimo sistema yra mechanizmas, pagal kurį panašią problemą turintys vartotojai gali pradėti vieną veiksmą (ieškinį ar administracinę procedūrą) prieš ekonominės veiklos vykdytoją. Jei tokios sistemos nėra, vartotojai priversti pradėti atskirus veiksmus, kurie gali viršyti asmens ekonominius pajėgumus arba gali kainuoti daugiau nei galbūt gautos kompensacijos suma.

Baigiamosios pastabos

73 Išmetamųjų teršalų skandalas paspartino daugelį teisės aktų dėl ES transporto priemonių išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos pakeitimų:

- Dabar Komisija yra įgaliota peržiūrėti nacionalinių tipo patvirtinimo institucijų darbą, bandyti transporto priemones, atšaukti arba sustabdyti tipo patvirtinimus ir taikyti baudas.
- Šiuo metu valstybėse narėse privaloma tikrinti eksploatuojamas transporto priemones atliekant eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras arba vykdant rinkos priežiūros veiklą.
- Įdiegtas naujas laboratorinis bandymas, pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (WLTP), siekiant pašalinti didelį laboratorijoje ir kelyje nustatytos CO₂ išmetamųjų teršalų koncentracijos skirtumą.
- Įdiegti išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis (angl. RDE) bandymai išmetamam NO_x kiekiui matuoti.
- Suinteresuotosios trečiosios šalys dabar gali patikrinti išmetamųjų teršalų kiekį.

74 Komisija planuoja pagerinti dabartinę padėtį, kai transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo duomenys yra riboti, fragmentuoti ir juos nėra lengva gauti. Nepaisant neseniai atliktų teisėkūros veiksmų:

- Gali prireikti daug metų miestų oro kokybei pagerinti, atsižvelgiant į tai, kad keliuose jau yra daug stipriai teršiančių automobilių.
- Nors buvo atšaukta daugiau kaip 10 milijonų skirtingų markių transporto priemonių, iš ribotų turimų duomenų matyti, kad poveikis išmetamam NO_x kiekiui yra mažas.
- Nors įdiegus RDE bandymą labai sumažėjo dyzelinių automobilių išmetamas NO_x kiekis, poveikis galėjo būti dar didesnis, jei vietoj 168 mg/km būtų priimta iš pradžių pasiūlyta laikinoji 128 mg/km NO_x ribinė vertė.

75 Atsižvelgiant į padarytus teisės aktų pakeitimus, prireiks šiek tiek laiko pagerėjimui pastebėti. Šie uždaviniai gali turėti įtakos veiksmingam tokių pokyčių įgyvendinimui:

- Rinkos priežiūros patikrinimų veiksmingumas priklausys nuo to, kaip juos parengs ir įgyvendins valstybės narės.
- Nors automobilių optimizavimo galimybės buvo susiaurintos ir Komisijos neseniai priimtuose teisės aktuose numatyta geriau stebėti skirtumą tarp laboratorinių duomenų ir kelyje nustatyto išmetamo CO₂ kiekio, gamintojai gali rasti naujų palengvinimų atliekant WLTP laboratorinį bandymą, kad galėtų sumažinti savo išmetamą CO₂ kiekį.
- Esama rizikos, kad gamintojai gali optimizuoti transporto priemones RDE bandymui ir kad RDE ribas viršijantis išmetamas NO_x kiekis ir toliau yra didelis. Šią riziką gali sumažinti eisme dalyvaujantys bandymo automobiliai, matuojantys parametrus už RDE ribų.
- Naujai įdiegti nepriklausomi trečiųjų šalių bandymai gali būti riboti dėl didelių WLTP ir RDE išmetamųjų teršalų bandymų atlikimo išlaidų.

Akronimai ir santrumpos

ACEA – Europos automobilių gamintojų asociacija

BEUC – Europos vartotojų organizacijų asociacija (pranc. *Bureau Européen des Unions de Consommateurs*)

CLIMA GD – Europos Komisijos Klimato politikos generalinis direktoratas

CO₂ – anglies dioksidas.

EAA – Europos aplinkos agentūra

EMIS – Išmetamųjų teršalų matavimo automobilių sektoriuje tyrimo komitetas

EPA – Jungtinių Amerikos Valstijų aplinkos apsaugos agentūra

GROW GD – Europos Komisijos Vidaus rinkos, pramonės, verslumo ir MVĮ generalinis direktoratas

ICCT – Tarptautinė švaraus transporto taryba

JRC – Europos Komisijos Jungtinio tyrimų centro generalinis direktoratas

JUST GD – Europos Komisijos Teisingumo ir vartotojų reikalų generalinis direktoratas

NEDC – naujasis Europos važiavimo ciklas

NO_x – azoto oksidai

PEMS – nešiojamoji išmetamųjų teršalų matavimo sistema

PM – kietosios dalelės

RDE – realiomis važiavimo sąlygomis išmetamas teršalų kiekis

T&E – Transportas ir aplinka

TPI – tipo patvirtinimo institucija

TT – techninė tarnyba

WLTP – Pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra

Žodynėlis

Azoto oksidai (NO_x) – bendrasis terminas, taikomas įvairių rūšių dujoms, sudarytoms iš azoto ir deguonies atomų, pavyzdžiui, azoto monoksido (NO) ir azoto dioksido (NO₂). Jie laikomi teršalais ir skiriasi nuo azoto dujų (N₂), kurios natūraliai yra ore. Azoto oksidai prisideda prie smogo, rūgščiojo lietaus ir troposferos ozono susidarymo.

Dalelės (kietosios dalelės) – ore esančių kietųjų dalelių ir skysčio lašelių mišinys. Jos yra skirtingo dydžio ir formos. Jos gali būti matomos plika akimi (pavyzdžiui, dulkės, purvas, suodžiai ar dūmai), tačiau gali būti ir mikroskopinio dydžio. Terminas „dalelė“ paprastai vartojamas ore esančiai medžiagai (suspenduotajai medžiagai), terminas „kietoji dalelė“ – nusėdusiai medžiagai pavadinti.

Europos „x“ normos – Europos lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio normos, nustatytos įvairiuose ES teisės aktuose. Jos paprastai nurodomos kaip „Euro 1“, „Euro 2“, „Euro 3“, „Euro 4“, „Euro 5“ ir „Euro 6“, atsižvelgiant į jų įgyvendinimo etapą.

Išmetamų kietųjų dalelių kiekis (PM) – atitinka iš transporto priemonės išmetimo sistemos išlekiančių kietųjų dalelių masę.

Išmetamų kietųjų dalelių skaičius (PN) – atitinka iš transporto priemonės išmetimo sistemos išlekiančių kietųjų dalelių suminį skaičių.

Išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis (RDE) bandymas – bandymo procedūra, papildanti laboratorinius išmetamųjų teršalų bandymus, kuriais siekiama patvirtinti NO_x ir PN laboratorinius rodmenis realiomis važiavimo sąlygomis.

Naujasis Europos važiavimo ciklas (NEDC) – bandomasis važiavimo ciklas, siekiant įvertinti automobilių išmetamųjų teršalų kiekį atliekant jų tipo patvirtinimą. Matuojamas išmetamas CO₂, NO_x, PM, PN ir THC kiekis įprastomis laboratorinėmis sąlygomis.

Pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (angl. WLTP) – bandomasis važiavimo ciklas, siekiant įvertinti automobilių išmetamųjų teršalų kiekį atliekant jų tipo patvirtinimą. Matuojamas išmetamas CO₂, NO_x, PM, PN ir THC kiekis įprastomis laboratorinėmis sąlygomis.

Rinkos priežiūros institucija – valstybės narės institucija, atsakinga už patikrinimus, ar rinkoje jau esantys gaminiai yra saugūs ir nekenksmingi aplinkai ir ar parduodami gaminiai yra būtent tie gaminiai, kurie prieš tai buvo bandyti ir patvirtinti.

Techninės tarnybos (TT) – bandymų įstaigos ir laboratorijos, valstybių narių tipo patvirtinimo institucijų specialiai paskirtos tipo patvirtinimo bandymams atlikti pagal ES teisės aktus.

Tipo patvirtinimas – procesas, kurį taiko valstybių narių valdžios institucijos prieš išduodamos leidimą pateikti naują transporto priemonės modelį rinkai, turint tikslą patvirtinti, kad modelis atitinka visus ES saugos, aplinkos apsaugos ir gamybos standartų reikalavimus.

Tipo patvirtinimo institucija (TPI) – valstybių narių valdžios institucijos, atsakingos už transporto priemonių sertifikavimą prieš jas pateikiant ES rinkai.

Priedai

I priedas. Pagrindiniai teisės aktai dėl ES transporto priemonių tipo patvirtinimo ir išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo

ES teisės aktai dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo

Pagrindinis ES transporto priemonių tipo patvirtinimo teisinis pagrindas buvo Direktyva 2007/46/EB (pagrindų direktyva). Ši direktyva šiuo metu galioja kartu su Reglamentu (ES) 2018/858, kuris bus visapusiškai taikomas nuo 2020 m. rugsėjo 1 d. Naujoji teisės aktų sistema Komisijai suteikiami nauji vykdymo užtikrinimo įgaliojimai, taip pat įpareigojimas privalomai bandyti transporto priemones.

Pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūra (angl. WLTP)

WLTP buvo įtraukta į ES teisę 2017 m., priėmus 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentą 2017/1151. Matuojamas išmetamas CO₂, NO_x, PM, PN ir THC kiekis įprastomis laboratorinėmis sąlygomis.

Teisės aktų dėl išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis (RDE) rinkiniai

Pirmąjį rinkinį⁷⁷ sudaro pagrindiniai RDE bandymo elementai, pavyzdžiui, RDE bandymo maršruto specifikacija, „transporto priemonių šeimos“ sąvoka, naudojamų duomenų vertinimo priemonių specifikacija, PEMS įrangos techniniai reikalavimai ir įpareigojimai dėl ataskaitų teikimo.

Antrąjį rinkinį⁷⁸ sudaro tokie elementai kaip atitikties koeficientų specifikacija ir RDE įgyvendinimo tvarkaraštis, taip pat dinaminių parametrų įvedimas ir aukščio padidėjimo ribos nustatymas.

⁷⁷ 2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/427 (OL L 82, 2016 3 31, p. 1).

⁷⁸ 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/646 (OL L 109, 2016 4 26, p. 1).

Trečiąjį rinkinį⁷⁹ sudaro kietųjų dalelių skaičiaus (PN) matavimo įdiegimas. Į rinkinį taip pat įtrauktos specialiosios konkrečios teisės aktų nuostatos dėl mišriųjų transporto priemonių ir šaltojo paleidimo bei regeneravimo procesų įtraukimo į RDE procedūrą.

Ketvirtasis rinkinys⁸⁰ apima eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir priežiūros bandymus, nepriklausomų trečiųjų šalių bandymus ir išmetamųjų teršalų kiekio realiomis važiavimo sąlygomis vertinimo metodus. Jame taip pat įpareigojama sumažinti atitikties koeficientą, kuriuo atsižvelgiama į techninius ir statistinius RDE matavimų skirtumus, nuo 1,50 iki 1,43.

II priedas. RDE bandymo specifikacijos ir ribos

RDE bandymas turi atitikti teisės aktuose nustatytą ir **3 lentelėje** apibendrintų specifikacijų ir ribų rinkinį.

3 lentelė. RDE bandymo specifikacijos ir ribos

Specifikacijos / parametrai		Nuostatos
Visa maršruto trukmė		90–120 min
Atstumas	Mieste	Didesnis kaip 16 km
	Kaime	Didesnis kaip 16 km
	Greitkelyje	Didesnis kaip 16 km
Kelionės dalys	Mieste	29–44 % atstumo
	Kaime	23–43 % atstumo
	Greitkelio	23–43 % atstumo
Vidutinis greitis	Mieste	15–40 km/h
	Kaime	60–90 km/h
	Greitkelyje	Didesnis kaip 90 km/h (didesnis kaip 100 km/h ne trumpiau kaip 5 min)
Krovinio masė		≤ 90 % didžiausios transporto priemonės masės
Aukštis	Vidutinis	0–700 m virš jūros lygio
	Padidintas	700–1 300 m virš jūros lygio
Aukščių skirtumas		Ne didesnis kaip 100 m bandymo pradžios ir pabaigos aukščio skirtumas

⁷⁹ 2017 m. birželio 7 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151 (OL L 175, 2017 7 7, p. 708).

⁸⁰ 2018 m. lapkričio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) 2018/1832 (OL L 301, 2018 11 27, p. 1).

Suminis aukščio padidėjimas		1 200 m/100 km
Aplinkos temperatūra	Vidutinė	0–30 °C
	Padidinta	Nuo –7 iki 0 °C ir nuo 30 iki 35 °C
Stovėjimo trukmės procentinė dalis		6–30 % važiavimo mieste trukmės
Didžiausias greitis		145 km/h (160 km/h 3 % važiavimo greitkelio atstumo)
Pagalbinių sistemų naudojimas		Neribojamas naudojimas kelyje (tai gali būti, pavyzdžiui, automatinės sistemos „stop-start“)

Šaltinis – EAR, remiantis teisės aktais ir [ICCT](#) darbais.

Europos Audito Rūmų grupė

Šį apžvalginį pranešimą priėmė Europos Audito Rūmų nario Nikolaoso Milioniso vadovaujama I audito kolegija „Tvarus gamtos išteklių naudojimas“. Užduočiai vadovavo EAR narys Samo Jereb, jam talkino kabineto vadovė Kathrine Henderson ir kabineto atašė Jerneja Vrabic; pagrindinis vadybininkas Michael Bain; užduoties vadovas Jindrich Dolezal; Ernesto Roessing, João Nuno Coelho Dos Santos, Radostina Simeonova ir Joachim Otto. Lingvistinę pagalbą teikė Richard Moore.



Iš kairės į dešinę: João Nuno Coelho Dos Santos, Ernesto Roessing, Michael Bain, Jindrich Dolezal, Samo Jereb, Jerneja Vrabic.

Klausimui dėl neatitikties tarp laboratorijoje ir kelyje gautų duomenų apie transporto priemonių išmetamuosius teršalus ypatingas dėmesys skirtas po to, kai buvo nustatyta „Volkswagen“ grupės manipuliacija, susijusi su transporto priemonių išmetamųjų teršalų sistema, – vadinamasis „dyzelgeito“ skandalas, kilęs 2015 m. rugsėjo mėn. Šiame apžvalginiame pranešime išdėstyti veiksmai, kurių imtasi Europos Sąjungos ir valstybių narių lygmenimis, ir aprašomi pakeitimai, po 2015 m. rugsėjo mėn. padaryti transporto priemonių išmetamųjų teršalų matavimo sistemoje. Dokumente nesiekama įvertinti, ar įgyvendintais ir pasiūlytais veiksmais padėta išspręsti problemą.



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI



Leidinių biuras

EUROPOS AUDITO RŪMAI
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Užklauso: eca.europa.eu/lt/Pages/ContactForm.aspx

Interneto svetainė: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors

© Europos Sąjunga, 2019 m.

Dėl leidimo naudoti arba kopijuoti nuotraukas arba kitą medžiagą, kurių autorių teisės nepriklauso Europos Sąjungai, būtina tiesiogiai kreiptis į autorių teisių subjektus.

Titulinis puslapis: © European Union 2013 EP / Jennifer Jacquemart

2, 3, 4 ir 5 diagramos (visas pakeitė EAR auditoriai): © International Council on Clean Transportation.

Licencija: CC BY-SA 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>).