IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

MT

2018

Ir-rispons tal-UE għall-iskandlu "dieselgate"

Dokument Informattiv u Analitiku

Frar 2019

Werrej

Paragrafu

Sommarju eżekuttiv I-VII

Introduzzjoni 01-19

Tniġġis tal-arja u gassijiet serra 01-02

Kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi fl-UE 03-12

L-iskandlu "dieselgate" 13-15

Objettiv u approċċ ta' dan id-dokument informattiv u analitiku 16-19

Eżaminar tar-rispons tal-UE għall-iskandlu "dieselgate" 20-72

Sommarju tar-rispons 20-29

Rispons istituzzjonali tal-UE 20-24

Ir-reazzjonijiet tal-Istati Membri għall-iskandlu 25-29

Is-sistema l-ġdida għall-kontrolli tal-emissjonijiet tal-vetturi 30-60

Iċ-ċikli l-ġodda tat-test 30-41

Kontrolli obbligatorji ġodda tal-emissjonijiet fuq vetturi fiċ-ċirkolazzjoni 42-52

Setgħat ta' infurzar ġodda għall-Kummissjoni 53-55

Trasparenza ta' data 56-58

L-ittestjar minn partijiet terzi jsir parti mill-infurzar 59-60

Karozzi niġġiesa ħafna fil-flotta eżistenti 61-69

Informazzjoni dwar karozzi fiċ-ċirkolazzjoni 61-62

Miljuni ta' vetturi ġew irtirati mis-suq, iżda l-impatt fuq l-emissjonijiet mhuwiex ċar 63-64

Manipulazzjoni tas-sistemi għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi 65-66

Inizjattivi meħuda fl-Istati Membri għal bliet li huma esposti għat-tniġġis tal-arja 67-69

Kumpens għall-konsumaturi b'riżultat tal-iskandlu "dieselgate" 70-72

Kummenti finali 73-75

Akronimi u abbrevjazzjonijiet

Glossarju

Annessi

Anness I – Leġiżlazzjoni ewlenija dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vettura u l-ittestjar tal-emissjonijiet fl-UE

Anness II – Speċifikazzjonijiet u limiti tat-test RDE

Tim tal-QEA

Sommarju eżekuttiv

I Il-kwalità ħażina tal-arja hija preokkupazzjoni kbira, kemm għaċ-ċittadini tal-UE kif ukoll għal dawk inkarigati mit-tfassil tal-politika tal-Unjoni. Hija marbuta ma' mijiet ta' eluf ta' mwiet prematuri u tiġġenera spejjeż sinifikanti għall-ekonomija. It-trasport bit-triq huwa kontribut ewlieni għat-tniġġis tal-arja permezz tal-emissjonijiet tal-vetturi. L-UE lfasslet għall-ewwel darba leġiżlazzjoni biex jitnaqqsu l-emissjonijiet tal-vetturi fl-1970, u mbagħad, fil-bidu tas-snin 90, introduċiet l-istandards ta' emissjonijiet Euro.

II L-iskoperta tal-manipulazzjoni tas-sistemi għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi mill-grupp Volkswagen, l-hekk imsejjaħ skandlu "dieselgate", li feġġ fl-2015, xeħtet taħt lenti qawwija l-kwistjoni tad-diskrepanzi bejn l-emissjonijiet fil-laboratorju u l-emissjonijiet tal-vetturi fit-triq. Il-manipulazzjoni kellha l-għan li tipproduċi livelli ta' emissjonijiet ferm aktar baxxi matul it-testijiet uffiċjali milli taħt kundizzjonijiet ta' sewqan normali.

III Il-problemi li tqajmu mill-iskandlu "dieselgate" stimulaw lill-UE biex taċċellera l-inizjattivi li diġà kienu għaddejjin jew biex tieħu azzjonijiet ġodda. Il-leġiżlazzjoni tal-UE li ġiet approvata sussegwentement għandha l-għan li tipprevieni li problemi bħal dawn jerġgħu jseħħu. Il-Parlament Ewropew nieda inkjesta dwar il-kejl tal-emissjonijiet biex jeżamina din il-kwistjoni.

IV Dan id-dokument informattiv u analitiku jippreżenta l-azzjonijiet li ttieħdu, fil-livell tal-Unjoni Ewropea u tal-Istati Membri, u jiddeskrivi l-bidliet li saru fis-sistema għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi wara Settembru 2015. Id-dokument ma għandux l-għan li jeżamina jekk l-azzjonijiet li ttieħdu u li ġew proposti solvewx il-problema.

V L-iskandlu tal-emissjonijiet aċċellera l-introduzzjoni ta' ħafna bidliet leġiżlattivi għas-sistema tal-UE relatata mal-kontrolli tal-emissjonijiet tal-vetturi:

- Il-Kummissjoni issa għandha s-setgħa li teżamina x-xogħol tal-awtoritajiet nazzjonali tal-approvazzjoni tat-tip, tittestja l-vetturi, tirtira jew tissospendi l-approvazzjonijiet tat-tip, u timponi penali.

- L-ittestjar tal-vetturi li jkunu fiċ-ċirkolazzjoni issa huwa obbligatorju fl-Istati Membri, jew permezz ta' kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta' manutenzjoni jew inkella fil-qafas tal-attivitajiet ta' sorveljanza tas-suq.

- Test ġdid fil-laboratorju, il-Proċedura ta' Ttestjar Armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi Ħfief (WLTP), ġie introdott biex titnaqqas id-diskrepanza kbira bejn il-livelli ta’ emissjonijiet ta’ CO_2 kif imkejla fil-laboratorju u fit-triq.
- Test tal-Emissjonijiet f'Sewqan Reali (RDE) ġie introdott biex ikejjel l-emissjonijiet ta’ NO_x.
- Il-partijiet terzi interessati issa jistgħu jwettqu testijiet tal-emissjonijiet.

VI Il-Kummissjoni biħsiebha ttejjeb is-sitwazzjoni attwali fejn id-*data* dwar l-ittestjar tal-emissjonijiet tal-vetturi hija limitata, frammentata u ma tistax tiġi aċċessata faċilment. Minkejja l-azzjonijiet leġiżlattivi reċenti:

- It-titjib tal-kwalità tal-arja fil-bliet jista’ jieħu bosta snin, minħabba n-numru kbir ta’ karozzi niġġiesa ħafna li diġà hemm fit-toroq.
- Filwaqt li aktar minn 10 miljun vettura ta’ marki differenti ġew irtirati mis-suq, id-*data* limitata disponibbli tindika li l-impatt fuq l-emissjonijiet ta’ NO_x kien żgħir.
- Filwaqt li l-introduzzjoni tat-test RDE wasslet għal tnaqqis sinifikanti fl-emissjonijiet ta’ NO_x minn karozzi li jaħdmu bid-diżil, l-impatt seta’ kien anke akbar li kieku ġie adottat il-limitu temporanju ta’ 128 mg/km għall-NO_x propost inizjalment, minflok dak ta’ 168 mg/km.

VII Fil-każ tal-bidliet leġiżlattivi li ġew introdotti, irid jgħaddi ftit ta’ żmien qabel ma t-titjib isir evidenti. L-isfidi li ġejjin jista’ jkollhom impatt fuq l-implimentazzjoni effettiva ta’ dawn il-bidliet:

- L-effettività tal-kontrolli tas-sorveljanza tas-suq se tkun tiddependi fuq l-istabbiliment u l-implimentazzjoni tagħhom min-naħa tal-Istati Membri.
- Filwaqt li l-ambitu għall-ottimizzazzjoni tal-karozzi sar aktar ristrett u l-leġiżlazzjoni reċenti tal-Kummissjoni tipprevedi li jkun hemm monitoraġġ aħjar tad-diskrepanza bejn iċ-ċifri miksuba fil-laboratorju u l-emissjonijiet ta’ CO_2 fit-triq, il-manifatturi jistgħu jsibu flessibbiltajiet ġodda fit-test WLTP li jitwettaq fil-laboratorju biex inaqqsu l-emissjonijiet tagħhom ta’ CO_2.
- Hemm ir-riskju li l-manifatturi jottimizzaw il-vetturi għat-test RDE u li l-emissjonijiet ta’ NO_x barra mil-limiti ta’ dan it-test jibqgħu għoljin. L-ittestjar ta’ karozzi fiċ-ċirkolazzjoni lil hinn mill-parametri tal-RDE jista’ jindirizza dan ir-riskju.

- L-ittestjar indipendenti minn partijiet terzi, li ġie introdott dan l-aħħar, jista' jkun limitat minħabba l-ispejjeż għoljin għat-testijiet tal-kejl tal-emissjonijiet WLTP u RDE.

Introduzzjoni

Tniġġis tal-arja u gassijiet serra

01 Skont l-Organizzazzjoni Dinjija tas-Saħħa (WHO), it-tniġġis tal-arja huwa l-akbar riskju ambjentali għas-saħħa fl-Ewropa[1]. L-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent (EEA) tistma li dan it-tniġġis jikkawża aktar minn 1 000 mewta prematura kuljum. It-trasport bit-triq fl-UE huwa sors sinifikanti ta' tniġġis tal-arja. Fl-2015, dan kien responsabbli għal 39 % tal-emissjonijiet ta' ossidi tan-nitroġenu (NO_x) u għal 11 % tal-emissjonijiet ta' materja partikulata (PM_{10} u $PM_{2.5}$) fl-arja[2]. Il-Qorti Ewropea tal-Awdituri dan l-aħħar ikkonkludiet li jeħtieġ li l-kwalità tal-arja tiġi indirizzata b'mod aktar effettiv fl-UE[3].

Stampa 1 – Karozzi fit-toroq ta' Brussell

Sors: Il-Parlament Ewropew.

[1] Id-WHO, "Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease" (Tniġġis tal-Arja tal-Ambjent: Valutazzjoni globali tal-esponiment u l-piż tal-mard), 2016, p. 15.

[2] L-EEA, "Air quality in Europe — 2018 report" (Il-kwalità tal-arja fl-Ewropa — Rapport 2018), 2018, pp. 8, 24 u 64.

[3] Il-QEA, ir-Rapport Speċjali Nru 23/2018 "It-tniġġis tal-arja: Saħħitna għadha mhix qed tiġi protetta biżżejjed".

02 Il-gassijiet serra jsaħħnu l-atmosfera u jikkontribwixxu għat-tibdil fil-klima. Il-gass serra li jiġi emess fl-akbar kwantità huwa d-diossidu tal-karbonju (CO_2), li jirrappreżenta 80 % tat-total[4]. Skont l-EEA, l-emissjonijiet ta' gassijiet serra mit-trasport bit-triq żdiedu bi 22 % bejn l-1990 u l-2016, u kienu responsabbli għal madwar 20 % tal-emissjonijiet totali ta' gassijiet serra fl-UE fl-2016[5].

Kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi fl-UE

03 Qabel ma jkun jista' jinbiegħ mudell ġdid ta' vettura fl-UE, il-manifattur ikun irid jissottomettih għall-proċess ta' "approvazzjoni tat-tip"[6]. Dan il-proċess jiċċertifika li prototip ta' vettura ikun jissodisfa r-rekwiżiti kollha tal-UE relatati mas-sikurezza, l-ambjent u l-produzzjoni. Normalment, il-manifatturi jiġbru ċertifikati separati għall-komponenti u s-sistemi individwali qabel ma japplikaw għall-approvazzjoni tat-tip għall-vettura kollha. Testijiet tal-emissjonijiet jistgħu jitwettqu minn awtorità tal-approvazzjoni tat-tip li tkun differenti minn dik li toħroġ l-approvazzjoni tat-tip għall-vettura kollha.

04 L-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip (TAAs) huma l-awtoritajiet nazzjonali inkarigati mill-għoti tal-approvazzjoni tat-tip għal mudelli ġodda ta' vetturi. Dawn l-awtoritajiet jagħtu akkreditazzjoni lis-servizzi tekniċi (TSs), li huma l-korpi li fil-fatt jittestjaw il-vetturi. Is-servizzi tekniċi jistgħu jwettqu testijiet fil-faċilitajiet proprji tagħhom (jekk ikollhom) jew fil-bini tal-manifatturi tal-karozzi. Dan il-proċess tal-approvazzjoni tat-tip jitwettaq mill-awtoritajiet nazzjonali u huwa validu fl-UE kollha.

05 L-awtoritajiet tas-sorveljanza tas-suq (MSAs) huma l-korpi nazzjonali responsabbli biex jivverifikaw jekk il-prodotti li jitqiegħdu fis-suq f'pajjiżhom jikkonformawx mal-istandards tal-UE. Huma mistennija jużaw l-informazzjoni kollha disponibbli, inklużi r-riżultati tat-testijiet tal-prodotti li huma stess iwettqu, sabiex jidentifikaw il-prodotti li jipperikolaw is-saħħa, is-sikurezza jew l-ambjent. L-awtoritajiet tas-sorveljanza tas-suq

---

[4] Il-QEA, "Analiżi panoramika: Azzjoni tal-UE f'dak li jirrigwarda l-enerġija u t-tibdil fil-klima", 2017, p. 10.

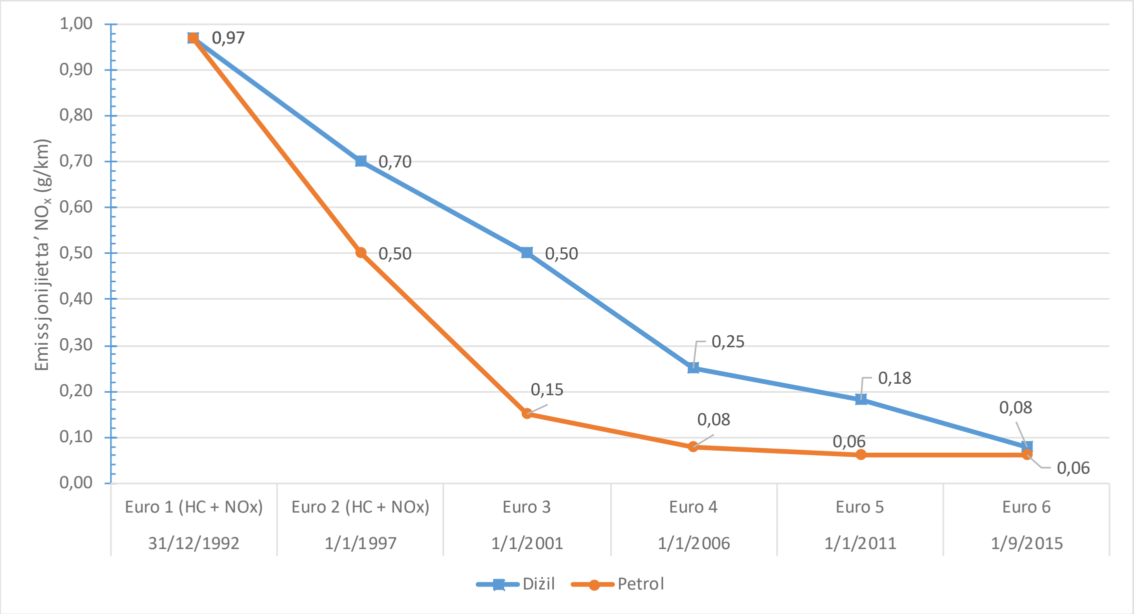
[5] L-EEA, Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM02) (Mekkaniżmu ta' Rappurtar dwar it-Trasport u l-Ambjent (TERM02)) u Progress of EU transport sector towards its environment and climate objectives (Il-progress li sar fis-settur tat-trasport tal-UE lejn l-ilħuq tal-objettivi ambjentali u klimatiċi tagħha), Novembru 2018.

[6] Mudell ġdid ta' vettura jkun irid jikkonforma ma' aktar minn 70 rekwiżit tekniku, tas-sikurezza u ambjentali (ara l-Anness II tar-Regolament (UE) 2018/858) tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill (ĠU L 151, 14.6.2018, p. 1)).

jistgħu jimponu penali u anke, bħala l-aħħar rikors, jipprojbixxu l-bejgħ ta’ ċerti prodotti f’pajjiżhom.

06 Għall-karozzi tal-passiġġieri, l-UE tirregola dawn is-sustanzi li jniġġsu l-arja li ġejjin billi tistabbilixxi limiti legali għall-emissjonijiet (il-limiti Euro): monossidu tal-karbonju (CO), idrokarburi totali (THC), idrokarburi nonmetaniċi (NMHC) u ossidi tan-nitroġenu (NO_X). Hija tirregola wkoll il-prevalenza ta’ partikuli fl-ajru, li titkejjel f’termini ta’ materja partikulata (PM) u ta’ numru ta’ partikuli (PN). Mudelli ġodda ta’ vetturi jiġu ttestjati matul il-proċedura ta’ approvazzjoni tat-tip biex jiġi żgurat li l-emissjonijiet tagħhom ma jkunux jaqbżu dawn il-limiti legali. Il-***Figura 1*** turi l-evoluzzjoni tal-limitu legali għall-NO_x għal karozzi li jaħdmu bid-diżil u bil-petrol mill-1992 'il quddiem.

Figura 1 – Standards Euro għal emissjonijiet ta’ NO_x, bid-dati meta dawn saru obbligatorji għal karozzi rreġistrati ġodda



Sors: Il-QEA, ibbażat fuq il-leġiżlazzjoni tal-UE.

07 L-ossidi tan-nitroġenu (NO_x) jiġu prodotti meta l-fjuwil jinħaraq f’magna fil-preżenza tal-arja. L-NO_x huwa taħlita ta’ ossidu nitriku (NO), li ma jagħmilx ħsara, u diossidu tan-nitroġenu (NO_2), li jikkawża firxa ta’ problemi ambjentali u tas-saħħa. Il-proporzjon ta’ NO_2 li jagħmel ħsara u li jinstab fl-emissjonijiet ta’ NO_x ta’ magna diżil huwa ferm akbar minn dak li jinstab fl-emissjonijiet ta’ magna petrol ekwivalenti[7].

[7] L-EEA, “Explaining road transport emissions” (Spjegazzjoni tal-emissjonijiet mit-trasport bit-triq), 2016, p. 11.

08 Matul is-snin, il-manifatturi għamlu titjib fil-kombustjoni tal-magni u żviluppaw teknoloġiji addizzjonali ta’ posttrattament tal-exhaust biex jissodisfaw l-istandards ta’ emissjonijiet. Dawn jinkludu filtri tal-partikulati għal magni diżil[8] u riduzzjonijiet katalitiċi selettivi, li jużaw l-urea biex inaqqsu l-emissjonijiet ta’ NO_x .

09 Il-fjuwil tad-diżil fih aktar enerġija għal kull litru mill-petrol. Il-magni diżil huma wkoll aktar effiċjenti mill-magni petrol f’termini ta’ konsum. Dawn iż-żewġ vantaġġi wasslu lil ħafna pajjiżi Ewropej biex jipprovdu inċentivi li jappoġġaw l-użu tal-magni diżil[9]. Filwaqt li s-sustanzi li jniġġsu l-arja jistgħu jintaqqsu b’mod sinifikanti jekk tintuża teknoloġija adatta ta’ posttrattament tal-exhaust, l-emissjonijiet ta’ CO_2 jkunu direttament proporzjonali għall-konsum tad-diżil jew tal-petrol.

10 Fl-2009[10], l-UE introduċiet standards obbligatorji ta’ emissjonijiet ta’ CO_2 għal karozzi ġodda tal-passiġġieri. Dawn l-istandards ma japplikawx għal mudelli individwali, iżda pjuttost għall-firxa kollha ta’ mudelli ta’ manifattur tal-karozzi – “emissjonijiet medji tal-flotta”. L-ewwel mira għal dawn l-emissjonijiet medji ta’ CO_2 għal karozzi ġodda li jinbiegħu fl-UE ġiet issettjata għal 130 g/km għall-2015, bit-tieni mira ta’ 95 g/km issettjata għall-perjodu 2020-21[11]. Il-mira ta’ kull manifattur tal-vetturi tiġi aġġustata skont il-massa medja tal-mudelli fil-firxa tiegħu. Il-***Figura 2*** turi l-emissjonijiet medji tal-flotta ta’ disa’ gruppi prinċipali tal-manifattura għall-2017.

---

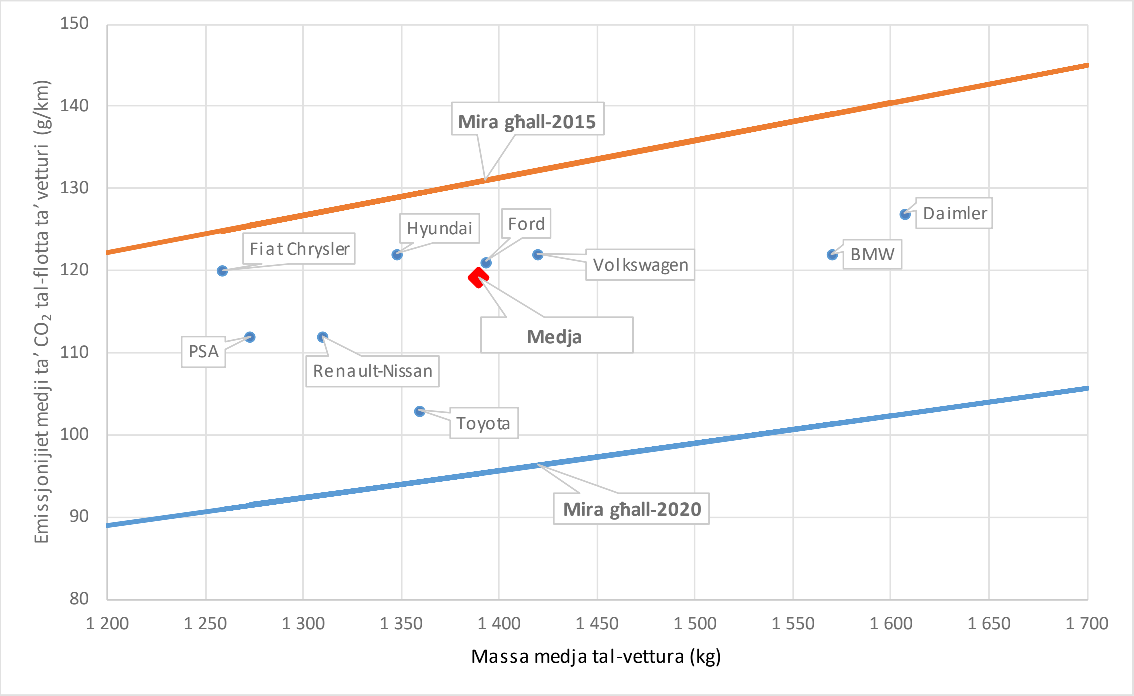
8 Il-Filtru tal-Partikulati tad-Diżil (DPF) beda jiġi installat f’xi wħud mill-vetturi li jaħdmu bid-diżil Euro 5 u sar obbligatorju għal dawk li jaħdmu bid-diżil Euro 6. Huwa jnaqqas l-emissjonijiet totali tal-massa ta’ materja partikulata bi kważi 98 % (Z. Gerald Liu, Devin R. Berg u James J. Schauer, “Detailed Effects of a Diesel Particulate Filter on the Reduction of Chemical Species Emissions” (Effetti Dettaljati ta’ Filtru tal-Partikulati tad-Diżil fuq it-Tnaqqis tal-Emissjonijiet ta’ Speċijiet Kimiċi), 2008, p. 8).

9 L-EEA, “Explaining road transport emissions” (Spjegazzjoni tal-emissjonijiet mit-trasport bit-triq), 2016, p. 50.

10 Ir-Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta’ April 2009 li jistabbilixxi standards ta' rendiment għall-emissjonijiet minn karozzi ġodda tal-passiġġieri bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO_2 minn vetturi ħfief (ĠU L 140, 5.6.2009, p. 1).

11 Ir-Regolament (UE) Nru 333/2014 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta’ Marzu 2014 li jemenda r-Regolament (KE) Nru 443/2009 bl-għan li jiġu ddefiniti l-modalitajiet biex tintlaħaq il-mira għall-2020 li jitnaqqsu l-emissjonijiet ta’ CO_2 minn karozzi ġodda tal-passiġġieri (ĠU L 103, 5.4.2014, p. 15.)

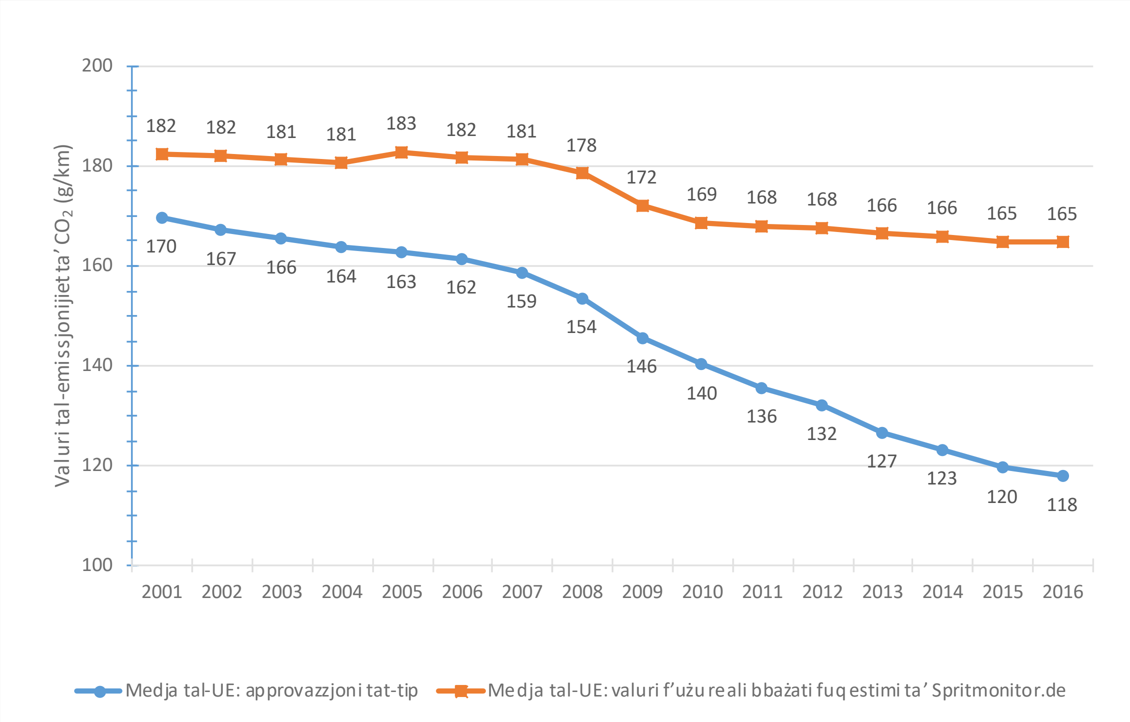
Figura 2 – Emissjonijiet medji ta’ CO_2 tal-flotta ta’ vetturi għal kull grupp tal-manifattura fl-2017



Sors: Il-Kunsill Internazzjonali dwar it-Trasport Nadif (ICCT), “CO_2 emissions from new passenger cars in the EU: Car manufacturers’ performance in 2017” (Emissjonijiet ta’ CO_2 minn karozzi ġodda tal-passiġġieri fl-UE: Il-prestazzjoni tal-manifatturi tal-karozzi fl-2017), 11.7.2018, p. 3.

11 Il-***Figura 3*** turi d-diverġenza bejn l-emissjonijiet ta’ CO_2 kif imkejla fil-laboratorju għall-approvazzjoni tat-tip u dawk imkejla fit-triq. Skont kif stmat mill-ICCT, filwaqt li l-valuri ta’ CO_2 għall-approvazzjoni tat-tip tnaqqsu bi kważi 31 % mill-2001 sal-2016, fil-verità kien hemm biss tnaqqis ta’ 9 % f’termini ta’ emissjonijiet fit-triq.

Figura 3 – Emissjonijiet medji ta' CO_2 fit-triq imqabbla maċ-ċifri tal-emissjonijiet irreġistrati fil-qafas tal-approvazzjoni tat-tip minn karozzi tal-passiġġieri ġodda fl-Ewropa



Sors: L-ICCT, "From laboratory to road: a 2017 update of official and real world fuel consumption and CO_2 values for passenger cars in Europe" (Mil-laboratorju għat-triq: aġġornament tal-2017 tal-konsum tal-fjuwil u tal-valuri ta' CO_2, kemm uffiċjali kif ukoll f'użu reali, għal karozzi tal-passiġġieri fl-Ewropa), p. 51[12].

12 Il-Parlament u l-Kunsill jinsabu fil-proċess li jadottaw leġiżlazzjoni li tirregola l-miri għall-emissjonijiet ta' CO_2 għal karozzi u vannijiet wara l-2020. Il-Kummissjoni pproponiet tnaqqis ta' 30 % fl-emissjonijiet medji ta' CO_2 tal-flotta ta' vetturi ħfief (karozzi tal-passiġġieri u vetturi kummerċjali ħfief/vannijiet) fl-UE bejn l-2021 u l-2030[13]. Il-Parlament ivvota biex dan it-tnaqqis jiżdied għal 40 %[14]. Il-miri l-ġodda għall-flotta kollha ta' vetturi fl-UE u proposti għall-2025 u l-2030 huma ssettjati bħala tnaqqis perċentwali applikat għal valur referenzjali rappreżentattiv ta' mira għall-

[12] Ibbażat fuq estimi ta' Spritmonitor.de u *data* tal-approvazzjoni tat-tip mill-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent (EEA, 2016).

[13] Proposal for post-2020 CO_2 targets for cars and vans (Proposta għal miri għall-emissjonijiet ta' CO_2 wara l-2020 għal karozzi u vannijiet) - COM(2017) 676 final.

[14] Test adottat mill-Parlament Ewropew - 2017/0293(COD).

emissjonijiet tal-flotta ta’ vetturi kollha fl-UE għall-2021, ibbażat fuq ir-riżultati tal-ittestjar tal-emissjonijiet imwettqa fil-laboratorju.

L-iskandlu “dieselgate”

13 L-iskandlu tal-emissjonijiet tal-grupp Volkswagen, magħruf aħjar bħala “dieselgate”, feġġ f’Settembru 2015, meta l-Aġenzija għall-Protezzjoni tal-Ambjent tal-Istati Uniti (EPA) formalment akkużat lill-grupp Volkswagen li ma kienx żamm mal-istandards ta’ emissjonijiet tal-Istati Uniti[15]. Sussegwentement, il-grupp Volkswagen ammetta li “apparat ta' manipulazzjoni” kien ġie installat fi 11-il miljun vettura li jaħdmu bid-diżil madwar id-dinja[16]. Dan l-apparat seta’ jaqbad meta vettura kienet qed tiġi ttestjata f’laboratorju u jattiva s-sistema ta’ kontroll tal-emissjonijiet tagħha biex din tkun tikkonforma mal-istandards ta’ emissjonijiet ta’ NO_x. Madankollu, barra mil-laboratorju, l-apparat kien jitfi din is-sistema, u l-vettura mbagħad tibda tipproduċi emissjonijiet ferm ogħla mil-limitu legali għall-NO_x stabbilit mill-Istati Uniti.

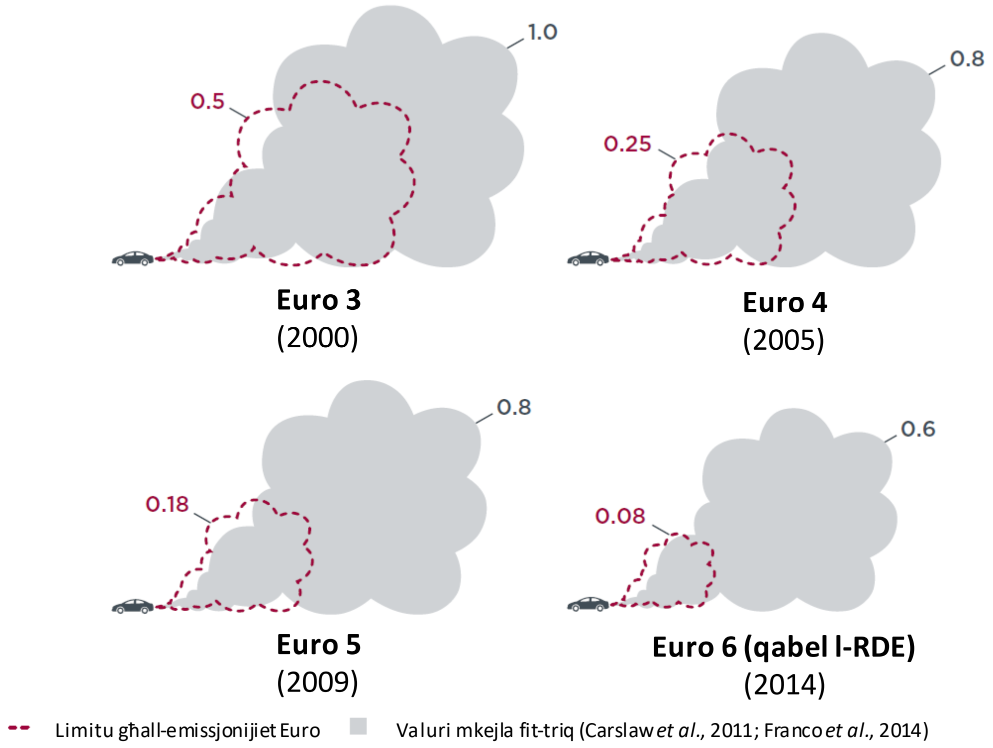
14 Anke qabel ma seħħ dan l-iżvilupp, kien magħruf b’mod ġenerali li l-emissjonijiet ta’ NO_x ta’ vettura fit-triq kienu ogħla minn dawk imkejla f’laboratorju (ara l-***Figura 4***). L-iskandlu żvela li waħda mir-raġunijiet għal din id-differenza kienet l-użu ta’ apparat ta' manipulazzjoni[17].

[15] Is-sit web tal-EPA “Learn About Volkswagen Violations” (Informazzjoni dwar il-Ksur ta’ Liġijiet mill-Grupp Volkswagen).

[16] Dikjarazzjoni mill-grupp Volkswagen, 22.9.2015.

[17] Trasport u Ambjent, Dieselgate: Who? What? How? (Dieselgate: Min? Xiex? Kif?), 2016, p. 7

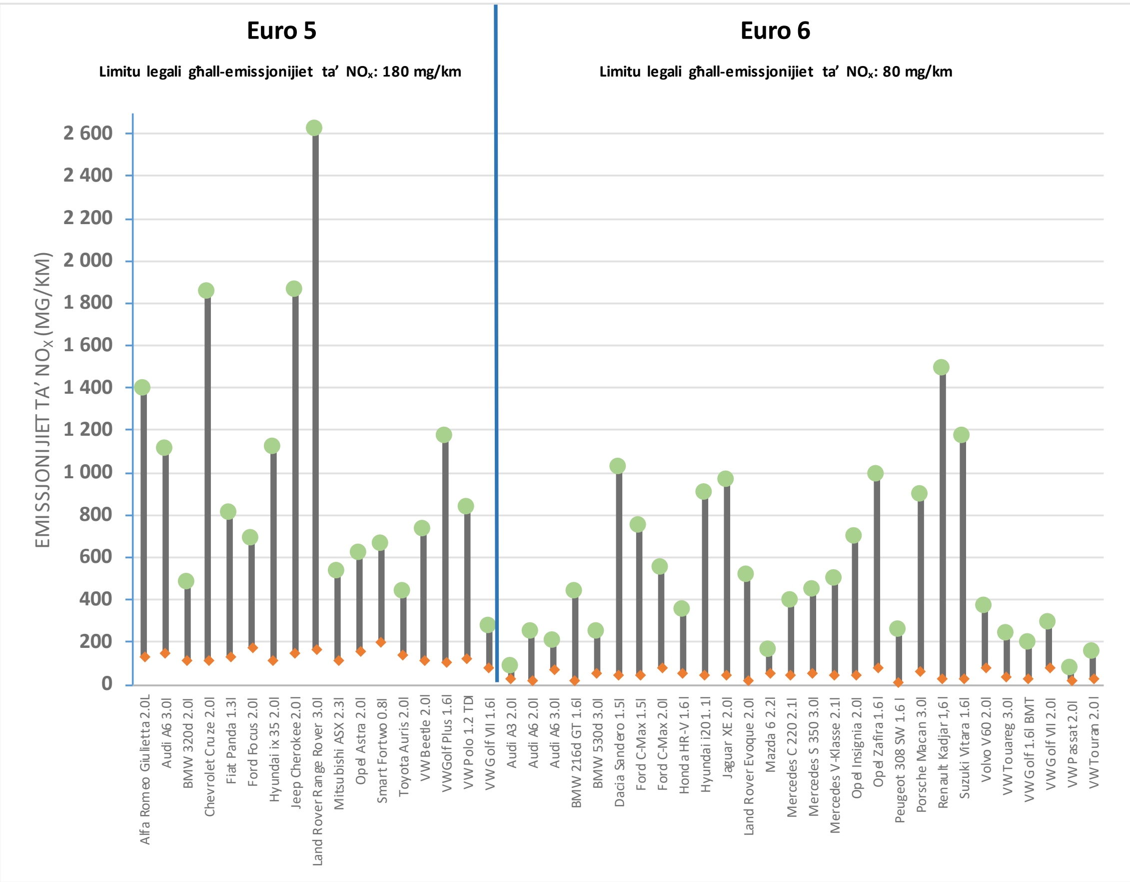
Figura 4 – Evoluzzjoni tal-emissjonijiet ta’ NO_x fit-triq (fi g/km) minn karozzi tal-passiġġieri li jaħdmu bid-diżil fl-Ewropa u tal-limiti rregolati tal-emissjonijiet



Sors: L-ICCT, “Impact of improved regulation of real world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU, 2015-2030” (Impatt ta’ regolamentazzjoni aħjar tal-emissjonijiet ta’ NO_x f’użu reali minn karozzi tal-passiġġieri li jaħdmu bid-diżil fl-UE, 2015-2030), p. 1.

15 Kif turi l-***Figura 5***, id-diverġenzi bejn l-emissjonijiet imkejla għall-approvazzjoni tat-tip u dawk fit-toroq huma problema sinifkanti għall-biċċa l-kbira mill-karozzi li jaħdmu bid-diżil. Aħna użajna *data* dwar il-mudelli ta’ karozzi li jaħdmu bid-diżil u li ġiet miġbura mill-Gvern Ġermaniż fil-perjodu 2015-16 fuq il-bażi ta’ testijiet fil-laboratorju u fit-triq. Il-grafika turi l-ogħla emissjonijiet ta’ NO_x u dawk l-aktar baxxi kif imkejla għal kull mudell ta’ karozza ttestjat. Hija ma turix il-firxa sħiħa tar-riżultati.

Figura 5 – L-ogħla ċifri tal-emissjonijiet ta’ NO_x u dawk l-aktar baxxi li ġew irreġistrati waqt l-ittestjar fil-laboratorju u fit-triq, għal selezzjoni ta’ mudelli ta’ karozzi li jaħdmu bid-diżil, skont *data* pprovduta mill-Ministeru għat-Trasport tal-Ġermanja



Sors: Il-QEA, ibbażat fuq *data* pprovduta mill-Gvern Ġermaniż u kkonsolidata mill-ICCT[18]. Iċ-ċifri u l-linji huma approssimattivi u jingħataw għal skopijiet ta’ informazzjoni biss.

Objettiv u approċċ ta’ dan id-dokument informattiv u analitiku

16 Dan id-dokument informattiv u analitiku jippreżenta l-azzjonijiet li ttieħdu, fil-livell tal-UE u tal-Istati Membri, u jiddeskrivi l-bidliet li saru fis-sistema għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi wara Settembru 2015. Huwa ma għandux l-għan li jeżamina jekk l-azzjonijiet li ttieħdu u li ġew proposti solvewx il-problema. Aħna niffukaw fuq il-kejl tal-emissjonijiet ta’ NO_x minn karozzi li jaħdmu bid-diżil u nqisu wkoll il-kejl tal-emissjonijiet ta’ CO_2.

---

[18] Ir-riżultati oriġinali tat-testijiet ġew ippubblikati online mill-Ministeru Federali tal-Ġermanja għat-Trasport, il-Kostruzzjoni u l-Iżvilupp Urban (BMVI). L-ICCT ippubblika analiżi fil-qosor tar-riżultati.

17 L-objettv ta’ dan id-dokument huwa li jinforma lill-pubbliku dwar ir-rispons tal-UE għall-iskandlu “dieselgate”. Billi l-impatt tal-bidliet leġiżlattivi li saru mhux se jkun kbir biżżejjed biex ikun jista’ jitkejjel fil-futur qrib, aħna eżaminajna aktar milli awditjajna s-suġġett.

18 L-informazzjoni ppreżentata f’dan id-dokument inkisbet minn:

- eżaminar ta’ dokumenti esterni inklużi rapporti, studji u artikoli;
- eżaminar ta’ leġiżlazzjoni li ġiet proposta u adottata mill-UE bejn l-2015 u l-2018;
- intervisti mad-Direttorati Ġenerali rilevanti tal-Kummissjoni (DĠ GROW, DĠ CLIMA u DĠ JUST), inkluża żjara fiċ-Ċentru Konġunt tar-Riċerka fl-Italja;
- konsultazzjonijiet mal-partijiet ikkonċernati, bħall-Kunsill Internazzjonali dwar it-Trasport Nadif; Trasport u Ambjent u l-Assoċjazzjoni Ewropea tal-Manifatturi tal-Vetturi;
- laqgħa tal-bord ta’ esperti fosthom rappreżentanti tal-organizzazzjonijiet ambjentali, awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip u servizzi tekniċi, kif ukoll inġiniera involuti fir-riċerka;
- żjarat ta' informazzjoni f’żewġ Stati Membri fejn kellna laqgħat ma’ rappreżentanti tat-TAAs, ta’ istitut tar-riċerka u ta’ żewġ aġenziji ambjentali;
- stħarriġ li għamilna lill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip kollha fl-Istati Membri (irċevejna 15-il risposta).

19 Aħna ddiskutejna dan id-dokument mal-Kummissjoni matul il-proċess kollu, u ħadna kont tal-feedback tagħha meta konna qed nabbozzawh.

Eżaminar tar-rispons tal-UE għall-iskandlu “dieselgate”

Sommarju tar-rispons

Rispons istituzzjonali tal-UE

20 Fl-2011, jiġifieri ftit snin qabel ma faqqa’ l-iskandlu “dieselgate”, iċ-Ċentru Konġunt tar-Riċerka (JRC) tal-Kummissjoni Ewropea indika li kien hemm diskrepanza sinifikanti bejn l-emissjonijiet ta’ NO_x mill-karozzi meta mkejla fil-laboratorju u dawk osservati fit-triq[19]. Konsegwentement, is-servizzi tal-Kummissjoni bdew jeżaminaw modi kif jindirizzaw din il-problema.

21 Fis-17 ta’ Diċembru 2015, il-Parlament Ewropew waqqaf kumitat ta' inkjesta dwar il-Kejl tal-Emissjonijiet fis-Settur Awtomobilistiku (EMIS) biex jinvestiga l-allegazzjonijiet ta’ ksur u amministrazzjoni ħażina fl-applikazzjoni tal-leġiżlazzjoni tal-UE fir-rigward tal-kejl tal-emissjonijiet fis-settur awtomobilistiku. Fl-4 ta’ April 2017, il-Parlament Ewropew adotta r-rapport finali u r-rakkomandazzjonijiet[20]

22 B’riżultat tal-iskandlu “dieselgate”, il-proċess leġiżlattiv kien aċċellerat u ġew approvati bosta biċċiet ġodda ta’ test leġiżlattiv (ara l-***Anness I***). Parti minn din il-leġiżlazzjoni mhix se tidħol fis-seħħ qabel Settembru 2020. Se jkun jeħtieġ li l-Kummissjoni tadotta numru sinifikanti ta’ regolamenti ta' implimentazzjoni.

23 Fis-17 ta’ Ottubru 2018[21], il-Kummissjoni ppreżentat rapport ta’ segwitu lill-Kumitat ENVI tal-Parlament tal-UE. It-***Tabella 1*** telenka d-dgħufijiet ewlenin tas-sistema tal-UE għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi, kif ġew identifikati mill-Parlament Ewropew, u l-mod kif il-Kummissjoni biħsiebha tindirizzahom. Hija tindika wkoll fejn aħna nindirizzaw dawn il-punti f'dan id-dokument.

---

[19] Il-Kummissjoni (JRC), “Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS)” (Analiżi tal-emissjonijiet fit-triq ta' vetturi ħfief permezz ta’ Sistemi Portabbli għall-Kejl tal-Emissjonijiet (PEMS)), 2011.

[20] Rapport dwar l-inkjesta dwar il-kejl tal-emissjonijiet fis-settur awtomobilistiku.

[21] Risposti tal-Kummissjoni għar-rakkomandazzjonijiet tal-PE.

Tabella 1 – Dgħufijiet ewlenin li ġew identifikati mill-inkjesta tal-Kumitat EMIS tal-Parlament Ewropew, flimkien mar-rispons tal-Kummissjoni

Deskrizzjoni tad-dgħufijiet	Passi li l-Kummissjoni ħadet biex tindirizzahom	Ara l-paragrafu indikat, fid-dokument tagħna
It-test fil-laboratorju NEDC ma jirriflettix il-kundizzjonijiet attwali ta' sewqan u jippermetti flessibbiltajiet li jżidu d-diskrepanza bejn iċ-ċifri tal-laboratorju u l-emissjonijiet ta' CO_2 fit-triq.	Introduzzjoni ta' test ġdid fil-laboratorju: il-Proċedura ta' Ttestjar armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi ħfief (WLTP)	30 sa 35
L-emissjonijiet reali ta' NO_x jaqbżu b'mod sinifikanti l-limiti legali	Introduzzjoni ta' test ġdid tal-Emissjonijiet f'Sewqan Reali (RDE)	36 sa 39
Apparat ta' manipulazzjoni użat mill-maġġoranza tal-manifatturi tal-karozzi; l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip ma jwettqux kontrolli biex jidentifikawh	Żvilupp ta' metodoloġija li tikkontribwixxi għall-identifikazzjoni ta' apparat ta' manipulazzjoni, inkluż test RDE modifikat għal karozzi li jkunu fiċ-ċirkolazzjoni u test sorpriża	40 sa 41
Ebda rekwiżit għall-manifatturi biex jiddivulgaw strateġiji għall-kontroll tal-emissjonijiet	Rekwiżit obbligatorju għal manifattur biex jiddikjara l-istrateġiji kollha għall-kontroll tal-emissjonijiet, kemm l-istrateġiji ta' bażi kif ukoll dawk awżiljarji	41
Ma jsirux kontrolli fuq il-vetturi wara li tingħata l-approvazzjoni tat-tip	Regoli ġodda għal kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta' manutenzjoni; attivitajiet ta' sorveljanza tas-suq għandhom jiġu introdotti fl-2020	46 sa 52
Ebda sorveljanza speċifika mill-UE tal-approvazzjoni tat-tip ta' vettura u infurzar dgħajjef tal-leġiżlazzjoni	Il-Kummissjoni se tkun tista' tissospendi u tirtira l-approvazzjoni tat-tip, kif ukoll timponi penali fuq il-manifatturi; Introduzzjoni ta' forum biex jippromwovi l-aħjar prattika u jarmonizza l-implimentazzjoni fl-Istati Membri	53 sa 55
Nuqqas ta' trasparenza ta' *data* dwar il-vetturi ttestjati	Il-manifatturi huma obbligati li jiddivulgaw id-*data* meħtieġa għall-ittestjar minn partijiet terzi	56 sa 58
Informazzjoni insuffiċjenti dwar il-mod kif l-Istati Membri ttrattaw il-	Il-Kummissjoni niedet Pjattaforma ċentrali ta' Informazzjoni dwar l-Irtirar mis-suq	63 sa 64

vetturi li kien fihom apparat ta' manipulazzjoni		
Ebda qafas legali unifikat fil-livell tal-UE biex jingħata kumpens lill-konsumaturi	Proposta tal-Kummissjoni dwar ir-rimedju kollettiv tal-konsumaturi	70 sa 72

Sors: Il-Parlament Ewropew (rapport u rakkomandazzjonijiet tal-Kumitat EMIS) u r-risposta tal-Kummissjoni.

24 F’Novembru 2015, l-Uffiċċju Ewropew ta’ Kontra l-Frodi (OLAF) fetaħ investigazzjoni dwar self ta’ EUR 400 miljun li l-Bank Ewropew tal-Investiment (BEI) għamel lill-grupp Volkswagen. Filwaqt li s-self kien iddedikat għall-iżvilupp ta’ komponenti ta’ magni aktar ekoloġiċi u aktar effiċjenti fl-użu tal-fjuwil, għal karozzi tal-passiġġieri u vetturi utilitarji, saru allegazzjonijiet li l-iżvilupp tal-apparat ta’ manipulazzjoni kien inkluż fl-ambitu tal-proġett ippreżentat lill-BEI. L-OLAF iffinalizza l-investigazzjoni tiegħu f’Lulju 2017 u rrakkomanda li l-BEI jieħu ċerti azzjonijiet. Dan tal-aħħar qal li, attwalment, huwa qed jimplimenta miżuri f’konformità mar-rakkomandazzjonijiet. Fl-2018, il-Kummissjoni fetħet ukoll investigazzjoni formali approfondita biex teżamina jekk BMW, Daimler u l-grupp VW qablux li ma jikkompetux kontra xulxin fl-iżvilupp u t-tnedija ta’ sistemi biex inaqqsu l-emissjonijiet minn karozzi li jaħdmu bil-petrol u bid-diżil[22].

Ir-reazzjonijiet tal-Istati Membri għall-iskandlu

25 F’ċerti Stati Membri[23], l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip irreaġixxew għall-iskandlu tal-emissjonijiet tal-grupp Volkswagen billi ttestjaw mill-ġdid il-vetturi tal-passiġġieri li jaħdmu bid-diżil, prinċipalment dawk li għalihom huma kienu taw ċertifikati tal-approvazzjoni tat-tip. Dawn it-testijiet urew li fit-triq, l-emissjonijiet tal-exhaust ta’ kważi l-vetturi ħfief kollha li jaħdmu bid-diżil u tal-klassi Euro 5 u Euro 6

[22] Il-Kummissjoni Ewropea - Stqarrija għall-istampa "Antitrust: Commission opens formal investigation into possible collusion between BMW, Daimler and the VW group on clean emission technology” (Antitrust: il-Kummissjoni tiftaħ investigazzjoni formali dwar kollużjoni possibbli bejn BMW, Daimler u l-grupp VW rigward teknoloġija għat-tnaqqis tal-emissjonijiet).

[23] Il-Ġermanja, Spanja, Franza, l-Italja, in-Netherlands, il-Finlandja, l-Iżvezja u r-Renju Unit.

kienu jaqbżu b'mod sinifikanti l-limiti applikabbli għall-NO_x, xi drabi b'fattur ta' aktar minn 10[24].

26 Dawn it-testijiet u investigazzjonijiet oħra li twettqu mill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip, flimkien ma' aktar pressjoni mill-pubbliku u mill-Kummissjoni, wasslu biex kważi l-manifatturi kollha tal-karozzi jorganizzaw irtirar estensiv ta' karozzi li jaħdmu bid-diżil mis-suq.

27 Fl-Istati Uniti, il-grupp Volkswagen kien obbligat li jwarrab aktar minn USD 9.7 biljun għall-ħlas ta' riżoluzzjonijiet (ara l-***Kaxxa 1***).

[24] L-ICCT uża r-riżultati miksuba mir-rapporti tal-gvernijiet tal-Gran Brittanja, in-Netherlands, Franza u l-Ġermanja, Road tested: Comparative overview of real world versus type-approval NO_x and CO_2 emissions from diesel cars in Europe (Ittestjati fit-triq: Ħarsa ġenerali komparattiva ta' emissjonijiet ta' NO_x u CO_2 f'użu reali meta mqabbla ma' dawk irreġistrati fil-qafas tal-approvazzjoni tat-tip minn karozzi li jaħdmu bid-diżil fl-Ewropa), 2017, p. 7.

Kaxxa 1

Azzjonijiet ta' infurzar relatati mal-iskandlu dieselgate fl-Istati Uniti

Fl-Istati Uniti, fil-qafas ta' tliet tranżazzjonijiet ċivili, il-grupp VW qabel li: (a) ineħħi mis-suq jew japplika modifiki retroattivi għall-biċċa l-kbira mill-karozzi tiegħu li jaħdmu b'magna diżil; (b) iħallas USD 2.925 biljun f'fond fiduċjarju nazzjonali għall-mitigazzjoni tal-emissjonijiet ta' NO_x; (c) jinvesti USD 2 biljun f'infrastruttura għall-iċċarġjar ta' vetturi elettriċi u fil-promozzjoni ta' dawn il-vetturi; u (d) iħallas penali ċivili ta' USD 1.45 biljun[25].

Barra minn hekk, f'riżoluzzjoni kriminali mad-Dipartiment tal-Ġustizzja tal-Istati Uniti, il-grupp VW stqarr li kien ħati tar-reati ta' komplott, ostaklu tal-ġustizzja u dħul ta' merkanzija permezz ta' dikjarazzjoni falza[26]. Ir-riżoluzzjoni rriżultat f'multa kriminali ta' USD 2.8 biljun.

28 Fl-Unjoni Ewropea, il-Kummissjoni fetħet proċeduri ta' ksur kontra:

(a) iċ-Ċekja, il-Greċja u l-Litwanja, billi ma kellhomx sistema ta' penali għall-manifatturi;

(b) Spanja, il-Ġermanja, il-Lussemburgu u r-Renju Unit, billi ma imponewx penali fuq il-grupp VW għall-użu illegali li għamel minn softwer għal apparat ta' manipulazzjoni; u

[25] Il-grupp VW jinkludi l-marki VW, Audi u Porsche. Il-grupp daħal f'riżoluzzjonijiet ċivili mal-EPA, mal-Bord tar-Riżorsi tal-Ajru ta' Kalifornja (CARB), u mal-Uffiċċju tad-Dwana u l-Protezzjoni tal-Fruntieri tal-Istati Uniti. Ara s-sit web tal-EPA "Volkswagen Clean Air Act Civil Settlement" (Riżoluzzjoni Ċivili mill-Grupp Volkswagen fir-rigward tal-Att dwar l-Arja Nadifa) u l-paġna web tal-Uffiċċju tad-Dwana u l-Protezzjoni tal-Fruntieri tal-Istati Uniti "CBP Joins DOJ, FBI, and EPA in Announcing a Settlement Against Volkswagen as a Result of Their Scheme to Cheat U.S. Emissions Test" (Is-CBP tingħaqad mad-DOJ, l-FBI, u l-EPA fit-Tħabbir ta' Riżoluzzjoni Kontra l-Grupp Volkswagen b'Riżultat tal-Iskema Tagħhom biex Iqarrqu fit-Test tal-Emissjonijiet tal-Istati Uniti).

[26] Il-paġna web tad-Dipartiment tal-Ġustizzja tal-Istati Uniti.

(c) l-Italja, billi ma ndirizzatx it-tħassib li tqajjem mill-istrateġiji ta’ kontroll tal-emissjonijiet tal-grupp Fiat Chrysler[27].

29 L-Istati Membri ma imponewx penali fuq il-manifatturi għall-ksur tar-regolament dwar l-approvazzjoni tat-tip. Sa issa, kien hemm mill-inqas tliet Stati Membri li imponew multi minħabba ksur tal-liġi kummerċjali jew il-liġi tal-protezzjoni tal-konsumatur. Fil-Ġermanja, VW qabel li jħallas EUR 1 biljun lill-Istat tas-Sassonja t'Isfel u Audi EUR 800 miljun lill-Istat tal-Bavaria billi kienu kisbu vantaġġi ekonomiċi inġusti, u billi ma ħadux miżuri superviżorji xierqa. Fin-Netherlands, l-Awtorità għall-Konsumaturi u s-Swieq (ACM) imponiet multa ta’ EUR 450 000 kontra Volkswagen, l-ogħla ammont fil-liġi nazzjonali tan-Netherlands applikabbli għal prattiki kummerċjali inġusti[28]. Fl-Italja, il-grupp Volkswagen ġie mmultat EUR 5 miljun mill-awtorità tal-antitrust tal-pajjiż[29]. Fi Spanja, għaddejjin proċeduri amministrattivi u kriminali kontra SEAT.

Is-sistema l-ġdida għall-kontrolli tal-emissjonijiet tal-vetturi

Iċ-ċikli l-ġodda tat-test

Ċiklu ġdid tat-test fil-laboratorju

30 Fl-2007, il-Kummissjoni u l-Ġappun sponsorjaw grupp ta’ ħidma tekniku tan-Nazzjonijiet Uniti inkarigat mill-iżvilupp ta’ ċiklu ġdid tat-test fil-laboratorju għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi, il-Proċedura ta’ Ttestjar Armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi Ħfief (WLTP). Dan it-test kien intenzjonat li jissostitwixxi ċ-Ċiklu Ġdid tas-Sewqan Ewropew (NEDC) li kien antikwat, u ġie adottat fl-1 ta’ Ġunju 2017[30].

---

[27] Il-Kummissjoni Ewropea, Stqarrijiet għall-Istampa "Car emissions: Commission opens infringement procedures against 7 Member States for breach of EU rules” (Emissjonijiet tal-karozzi: il-Kummissjoni tiftaħ proċeduri kontra seba’ Stati Membri għall-ksur tar-regoli tal-UE) u "Car emissions: Commission opens infringement procedure against Italy for breach of EU rules on car type-approval” (Emissjonijiet tal-karozzi: il-Kummissjoni tiftaħ proċedura kontra l-Italja għall-ksur tar-regoli tal-UE dwar l-approvazzjoni tat-tip ta’ karozzi).

[28] Il-paġna web ta’ Autoriteit Consument & Markt "ACM beboet Volkswagen voor misleiding bij dieselaffaire".

[29] L-artikolu “PS10211 - Antitrust sanziona il gruppo Volkswagen per 5 milioni di euro per manipolazione del sistema di controllo delle emissioni inquinanti”.

[30] Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) 2017/1151 tal-1 ta’ Ġunju 2017 (ĠU L 175, 7.7.2017, p. 1).

31 Id-WLTP saret obbligatorja fl-UE għall-mudelli ġodda ta’ karozzi li ġew introdotti minn Settembru 2017, u għar-reġistrazzjonijiet il-ġodda kollha minn Settembru 2018. Id-WLTP tkejjel is-sustanzi kollha li jniġġsu l-arja u l-emissjonijiet kollha ta’ gassijiet serra li diġà huma rregolati mill-NEDC. Il-***Figura 6*** turi d-differenzi prinċipali bejn iċ-ċikli tat-testijiet NEDC u WLTP. L-għan kien li ċ-ċiklu WLTP ikun jirrifletti aħjar il-kundizzjonijiet ta’ sewqan fit-triq.

Figura 6 – Differenzi prinċipali bejn iċ-ċikli tat-testijiet NEDC u WLTP

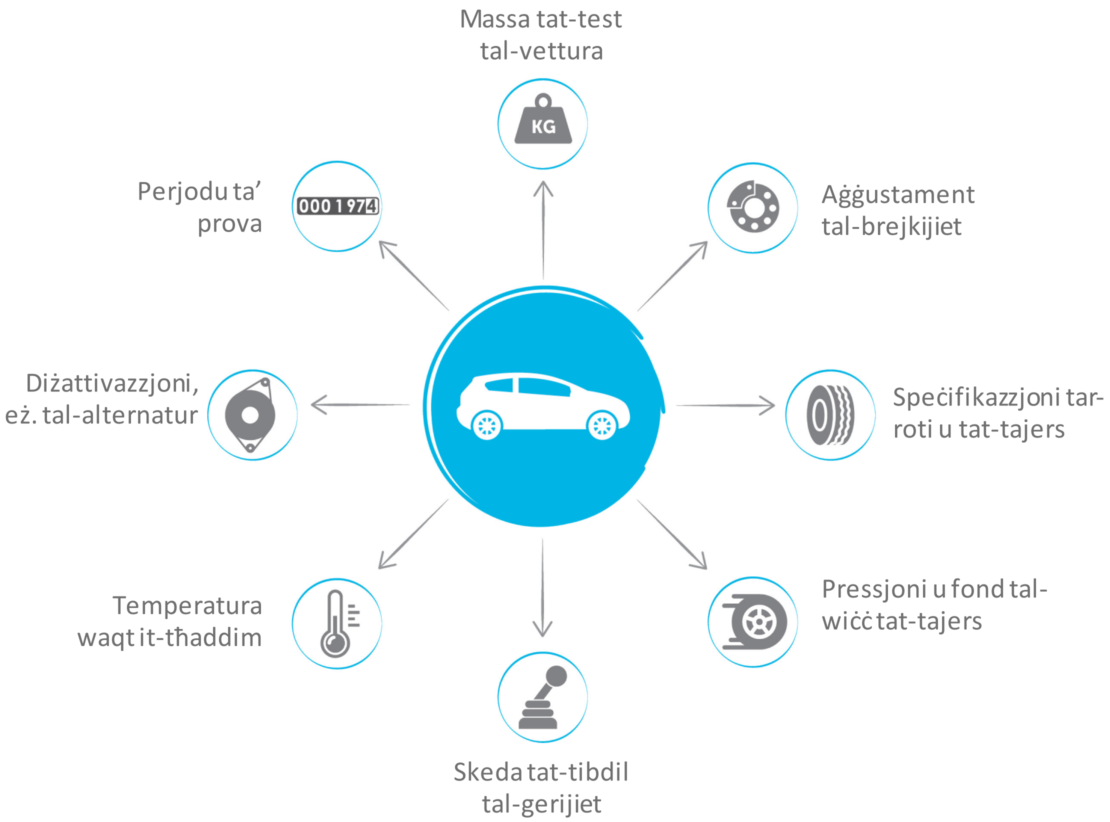
NEDC		WLTP
Ċiklu uniku tat-test	Ċiklu tat-test	Ċiklu dinamiku aktar rappreżentattiv tas-sewqan reali
20 min.	Durata taċ-ċiklu	30 min.
11 km	Distanza taċ-ċiklu	23.25 km
2 fażijiet, 66 % sewqan f’lokalità urbana u 34 % sewqan f’lokalità mhux urbana	Fażijiet tas-sewqan	4 fażijiet aktar dinamiċi, 52 % sewqan f’lokalità urbana u 48 % sewqan f’lokalità mhux urbana
34 km/h	Veloċità medja	46.5 km/h
120 km/h	Veloċità massima	131 km/h
L-impatt fuq l-emissjonijiet ta’ CO_2 u l-konsum tal-fjuwil ma jitqiesx taħt l-NEDC	Infuwenza ta’ tagħmir fakultattiv	Jittieħdu inkunsiderazzjoni karatteristiki addizzjonali (li jistgħu jvarjaw minn karozza għal oħra)

Sors: Il-QEA, ibbażat fuq l-ACEA.

32 Wieħed mill-iskopijiet prinċipali tad-WLTP huwa li sservi bħala standard industrijali għall-emissjonijiet ta’ CO_2 u l-konsum tal-fjuwil. Iċ-ċiklu l-ġdid tat-test għandu wkoll l-għan li jelimina ċerti flessibbiltajiet li kienu preżenti fis-sistema ta’

ttestjar preċedenti. Il-***Figura 7*** turi xi wħud mill-flessibbiltajiet li huwa magħruf li jiġu sfruttati minn ċerti manifatturi fiċ-ċiklu tat-test NEDC:

Figura 7 – Eżempji ta' flessibbiltajiet li huwa magħruf li jiġu sfruttati minn ċerti manifatturi matul iċ-ċiklu tat-test NEDC



Sors: Il-QEA, ibbażat fuq l-EEA, Spjegazzjoni tal-emissjonijiet mit-trasport bit-triq, 2016, pp. 32-37.

33 Rapport tal-2016 li tħejja għall-Kummissjoni jipprovdi *data* li turi li d-diskrepanza bejn iċ-ċifri tal-emissjonijiet ta' CO_2 kif imkejla għall-approvazzjoni tat-tip u dawk irreġistrati fit-triq tista', f'ċerti każijiet[31], tkun akbar minn 50 %. Rapport tal-JRC mill-

[31] Il-Kummissjoni Ewropea (Mekkaniżmu Konsultattiv Xjentifiku), "Closing the gap between light duty vehicle real world CO_2 emissions and laboratory testing" (Titnaqqas id-diskrepanza bejn l-emissjonijiet ta' CO_2 minn vetturi ħfief f'użu reali u fl-ittestjar fil-laboratorju), 2016, p. 27.

2018[32] jikkonkludi li ċ-ċiklu l-ġdid tat-test WLTP se jnaqqas b'mod sinifikanti din id-diskrepanza, iżda jeħtieġ li din tiġi mmonitorjata kontinwament, u li jiġu mħeġġa teknoloġiji li jnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO_2 f'kundizzjonijiet ta' sewqan reali. L-Artikolu 1 tar-Regolament (UE) 2018/1832 jirrikjedi l-installazzjoni ta' apparat għall-monitoraġġ tal-konsum tal-fjuwil fil-mudelli l-ġodda ta' vetturi.

34 F'rapport tal-2016[33], l-Organizzazzjoni għar-Riċerka Xjentifika Applikata (TNO) tan-Netherlands iddikjarat li l-valuri tal-emissjonijiet CO_2 kif imkejla għall-approvazzjoni tat-tip kienu, bħala medja, 20 g/km aktar baxxi mill-valuri miksuba f'testijiet indipendenti. It-TNO indikat li dawn id-differenzi ma kinux ġew investigati għalkollox matul l-iżvilupp taċ-ċiklu tat-test WLTP. Filwaqt li r-rapport jissuġġerixxi li dan iċ-ċiklu jista' jnaqqas id-distakk b'7 g/km, għad fadal xi lakuni. Ir-rapport jindika wkoll li manifattur, li jkun miexi tajjeb biex jilħaq il-mira ssettjata għall-2021 għat-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' CO_2 għall-flotta ta' vetturi, ikun jista' jipposponi l-użu tal-flessibbiltajiet li tippermetti d-WLTP għal aktar tard billi jżomm "riżerva" għal tnaqqis ieħor fil-futur tal-emissjonijiet ta' CO_2.

35 F'Lulju 2018, il-Kummissarji Bienkowska u Arias Canete indirizzaw ittra lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill, fejn infurmawhom dwar is-sejbiet tal-Kummissjoni li l-valuri tal-emissjonijiet ta' CO_2 kif imkejla waqt iċ-ċiklu tat-test WLTP għall-approvazzjoni tat-tip, jistgħu jkunu esaġerati, biex b'hekk tiżdied ir-"riżerva" potenzjali għat-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' CO_2 wara l-2021 (ara l-***paragrafu 12***). Ir-riżultati tat-testijiet ta' 114-il vettura bl-approvazzjoni tat-tip minn Settembru 2017 juru żieda ta' madwar 4.5 %, bħala medja, bejn il-valuri taċ-ċiklu tat-test WLTP imkejla u dawk iddikjarati, bl-ogħla devjazzjoni ta' 15 %. L-ittra semmiet tliet miżuri li se jittieħdu biex il-kwistjoni tiġi indirizzata[34]. Dawn issa jinsabu fil-proċess li jiġu implimentati.

---

[32] J. Pavlovic, B. Ciuffo, G. Fontaras, V. Valverde, A. Marotta; "How much difference in type-approval CO_2 emissions from passenger cars in Europe can be expected from changing to the new test procedure (NEDC vs. WLTP)?" (X'differenza tista' tkun mistennija fl-emissjonijiet ta' CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri fl-Ewropa kif imkejla għall-approvazzjoni tat-tip b'riżultat tal-bidla għall-proċedura l-ġdida ta' ttestjar (NEDC vs. WLTP)?); il-Kummissjoni Ewropea – iċ-Ċentru Konġunt tar-Riċerka, 2018, it-Taqsima 5 – Konklużjonijiet u implimentazzjonijiet tal-politika.

[33] It-TNO, "NEDC – WLTP comparative testing" (NEDC – ittestjar komparattiv WLTP), 2016, p. 26.

[34] Jintużaw il-valuri mkejla matul iċ-ċiklu tat-test WLTP biex jiġi ddeterminat il-punt tat-tluq għall-kalkolu tal-miri l-ġodda għal wara l-2020, jiġu kkjarifikati l-kundizzjonijiet tat-test WLTP u tiġi żgurata implimentazzjoni robusta ta' dan it-test.

Test tal-emissjonijiet f'sewqan reali (RDE)

36 Iċ-Ċiklu Ġdid tas-Sewqan Ewropew (NEDC) ilu jintuża mill-1990 biex jiċċertifika l-emissjonijiet tal-exhaust ta’ karozzi u ta’ vetturi kummerċjali ħfief, inklużi dawk ta’ NO_x. Dan huwa strettament test fil-laboratorju, fejn jintuża chassis dinamometriku, b’parametri ambjentali ddefiniti tajjeb għat-temperatura u l-umdità (ara l-***Istampa 2***). Fl-2011, il-Kummissjoni waqqfet grupp ta’ ħidma biex jiżviluppa ċiklu ġdid tat-test fejn jitkejlu prinċipalment l-emissjonijiet ta’ NO_x. F’Ottubru 2012, il-grupp ta’ ħidma ddeċieda li jiżviluppa testijiet fit-triq permezz ta’ Sistema Portabbli għall-Kejl tal-Emissjonijiet (PEMS). Erba’ pakketti regolatorji tħejjew għal dan l-ittestjar il-ġdid ta’ emissjonijiet f'sewqan reali (RDE) (ara l-***Anness I***).

Stampa 2 – Ittestjar fil-laboratorju tal-emissjonijiet tal-exhaust ta’ vetturi

Sors: Il-Kummissjoni Ewropea, il-paġna web EU Science Hub.

37 It-test RDE jitwettaq fit-toroq pubbliċi fi traffiku reali u jkopri firxa wiesgħa ta’ kundizzjonijiet ta’ sewqan li jiltaqgħu magħhom is-sewwieqa fl-UE (ara l-***Istampa 3***). Dan jikkonsisti fi tliet partijiet (f’lokalità urbana, lokalità rurali u fuq l-awtostrada) li jiġu ddefiniti mill-veloċità tal-karozza waqt li tkun qed tinsaq. Sabiex vettura tgħaddi mit-test RDE, il-medja tal-emissjonijiet ta’ NO_x trid ikun taħt il-limitu għat-test fl-intier tiegħu kif ukoll għall-parti urbana. Billi l-istil ta’ sewqan, l-altitudni, it-temperatura ambjentali, il-ħin wieqaf u elementi varjabbli oħra għandhom impatt fuq l-emissjonijiet

ta' NO_x, il-Kummissjoni ddefiniet il-kundizzjonijiet biex it-test RDE jkun validu (ara l-***Anness II***).

Stampa 3 – Eżempju ta' test RDE bl-użu ta' Sistema Portabbli għall-Kejl tal-Emissjonijiet (PEMS)

Sors: Il-Kummissjoni Ewropea, il-paġna web EU Science Hub.

38 Xi riċerkaturi saħqu li l-proċess ta' adozzjoni leġiżattiva tal-UE dgħajjef l-effett tal-introduzzjoni tat-test RDE[35], billi l-limitu ta' 128 mg/km li kien ġie inizjalment propost mill-Kummissjoni għal karozzi li jaħdmu bid-diżil inżdied għal 168 mg/km sal-31 ta' Diċembru 2020. Dan jikkuntrasta mal-Istati Uniti fejn il-limitu għall-NO_x huwa ta' 40 mg/km[36]. It-***Tabella 2*** turi l-implimentazzjoni taċ-ċikli tat-test WLTP u RDE għall-

---

[35] Hooftman, N., Messagie, M., Van Mierlo, J., Coosemans, T., "A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality" (Reviżjoni tar-regolamenti Ewropej dwar il-karozzi tal-passiġġieri – Emissjonijiet f'sewqan reali vs kwalità tal-arja lokali), 2018; pp. 9-10.

[36] L-EPA tuża marġni għall-evalwazzjoni ta' testijiet tal-emissjonijiet f'sewqan reali, iżda dan mhuwiex imniżżel fir-regolament. Il-Parlament Ewropew, "Comparative study on the differences between the EU and US legislation on emissions in the automotive sector" (Studju komparattiv dwar id-differenzi bejn il-leġiżlazzjoni tal-UE u dik tal-Istati Uniti dwar l-emissjonijiet fis-settur awtomobilistiku), 2016, p. 15.

approvazzjoni tat-tip, flimkien mal-limiti għall-NO_x, kemm għall-magni diżil kif ukoll għall-magni petrol.

Tabella 2 – Standards Euro 6: differenzi u implimentazzjoni

	Euro 6b	Euro 6c	Euro 6d (temp)	Euro 6d
Applikabbli għall-approvazzjonijiet tat-tip (mudelli) il-ġodda minn	1/9/2014	M/A	1/9/2018	1/1/2020
Applikabbli għall-karozzi l-ġodda kollha minn	1/9/2015	1/9/2018	1/9/2019	1/1/2021
Test fil-laboratorju[37]	NEDC	WLTP	WLTP	WLTP
Test RDE: limitu għall-NO_x applikabbli għal vetturi li jaħdmu bid-diżil	mhux meħtieġ test RDE	mhux meħtieġ test RDE	168 mg/km	114.4 mg/km[38]
Test RDE: limitu għall-NO_x applikabbli għal vetturi li jaħdmu bil-petrol	mhux meħtieġ test RDE	mhux meħtieġ test RDE	126 mg/km	85.8 mg/km

Sors: Il-QEA, ibbażat fuq il-leġiżlazzjoni tal-UE.

39 Skont il-klabb tal-karozzi Ġermaniż ADAC[39], 463 tip ta' vettura li jaħdmu bid-diżil ta' 28 marka differenti kienu jissodisfaw l-istandard Euro 6d temp f'Novembru 2018.

---

[37] Il-limiti tal-emissjonijiet ta' NO_x applikabbli għat-testijiet fil-laboratorju (NEDC jew WLTP) huma dejjem l-istess: 80 mg/km għal karozzi tal-passiġġieri li jaħdmu bid-diżil u 60 mg/km għal karozzi tal-passiġġieri li jaħdmu bil-petrol.

[38] Il-valur huwa bbażat fuq fattur ta' konformità ta' 1.43, li ġie adottat fil-leġiżlazzjoni dwar l-RDE 4. Il-fattur ta' konformità jirriżulta minn differenza fil-preċiżjoni bejn l-għodda PEMS u t-tagħmir tal-laboratorju. L-istess japplika għal vetturi li jaħdmu bil-petrol.

[39] Is-sit web ta' Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC).

Dan ifisser li t-tipi ta' vetturi li huma disponibbli fil-Ġermanja kienu għaddew mit-test RDE u l-emissjonijiet ta' NO_x tagħhom ma kinux jaqbżu l-limitu ta' 68 mg/km. Dan juri l-impatt pożittiv tat-test RDE, speċjalment meta mqabbel mal-emissjonijiet ta' NO_x minn vetturi li jaħdmu bid-diżil u tal-klassi Euro 5 u Euro 6 (ammonti medji tal-emissjonijiet ta' madwar 800 mg/km u 450 mg/km, rispettivament[40]). Ir-raġuni prinċipali għal dan hija l-użu ta' teknoloġiji ta' posttrattament aktar effettivi, bħar-riduzzjoni katalitika selettiva (RKS), li mingħajrha jkun impossibbli li jiġu ssodisfati l-limiti tal-emissjonijiet ta' NO_x matul it-test RDE.

40 It-test RDE għandu l-għan li jkopri kundizzjonijiet normali ta' sewqan. Dan ifisser li, pereżempju, sewqan f'temperaturi inqas minn -7 °C jew sewqan b'mod aggressiv mhumiex koperti mit-test. Il-manifatturi jistgħu wkoll jippruvaw jużaw teknoloġiji u strateġiji relatati mal-emissjonijiet biex jissodisfaw il-parametri tat-test RDE, jiġifieri, jottimizzaw il-karozzi għat-testijiet RDE minflok ma jippruvaw inaqqsu l-emissjonijiet kumplessivi ta' NO_x tal-vetturi. L-NGOs jisħqu li l-parametri tat-test RDE huma ristretti wisq[41] u jappellaw biex l-emissjonijiet tal-vetturi jiġu ttestjati lil hinn mill-parametri tat-test RDE, sabiex tkun tista' tingħata stampa aħjar tal-livell ta' NO_x li joħorġu mill-vetturi[42].

41 Minn Mejju 2016 'il quddiem, il-manifatturi tal-karozzi jridu jipprovdu pakkett estiż ta' dokumentazzjoni għat-test tal-approvazzjoni tat-tip, fejn huma jiddikjaraw l-istrateġiji tagħhom għall-kontroll tal-emissjonijiet, kemm dawk ta' bażi (BES) kif ukoll dawk awżiljarji (AES)[43]. Dan l-istadju addizzjonali, flimkien mal-introduzzjoni tat-test RDE, għandu jagħmilha aktar diffiċli biex il-manifatturi jużaw apparat ta'

---

40 L-ICCT, "Impact of improved regulation of real world NO_x emissions from diesel passenger cars in the EU, 2015-2030" (Impatt ta' regolamentazzjoni aħjar tal-emissjonijiet ta' NO_x f'użu reali minn karozzi tal-passiġġieri li jaħdmu bid-diżil fl-UE, 2015-2030), 2016, p. iv.

41 It-T&E, "Cars with engines: can they ever be clean?" (Karozzi bil-magni: jistgħu qatt ikunu nodfa?), 2018, p. 16.

42 L-ICCT, "Real-driving emission test procedure for exhaust gas pollutant emissions of cars and light commercial vehicles in Europe" (Proċedura ta' ttestjar tal-emissjonijiet f'sewqan reali għall-emissjonijiet ta' gassijiet li jniġġsu mill-exhaust ta' karozzi u vetturi kummerċjali ħfief fl-Ewropa), 2017, p. 8.

43 BES - strateġija għall-kontroll tal-emissjonijiet li tkun attiva fil-medda operattiva kollha ta' veloċità u tagħbija tal-vettura dment li ma tkunx ġiet attivata strateġija awżiljarja għall-kontroll tal-emissjonijiet. AES – strateġija għall-kontroll tal-emissjonijiet li ssir attiva u tieħu post jew timmodifika BES għal skop speċifiku u b'rispons għal grupp speċifiku ta' kundizzjonijiet ambjentali jew operattivi u li tibqa' operattiva biss sakemm jibqgħu jeżistu dawn il-kundizzjonijiet.

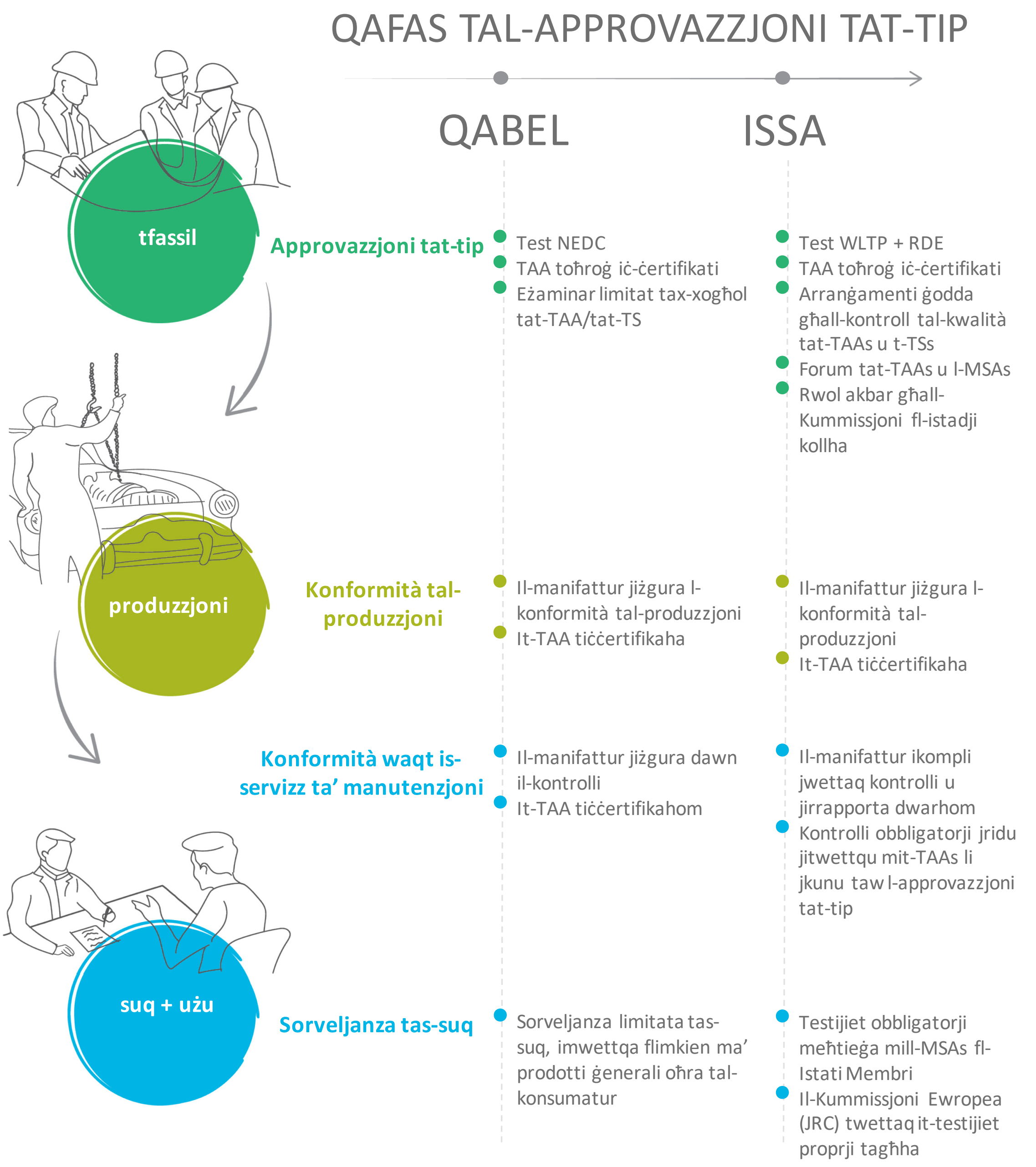
manipulazzjoni illegali sabiex jimmodifikaw l-imġiba ta' sistema ta' kontroll tal-emissjonijiet. L-ewwel nett, l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip ikunu jistgħu jevalwaw l-istrateġiji AES. It-tieni nett, it-test RDE ta' vetturi fiċ-ċirkolazzjoni taħt kundizzjonijiet differenti se jagħmilha possibbli li jiġi vvalutat l-impatt ta' dawn l-istrateġiji, u possibbilment li jiġu identifikati strateġiji ulterjuri li ma jkunux ġew iddikjarati. Jekk aktar tard tiġi identifikata xi AES mhux iddikjarata, din titqies bħala ksur tal-obbligi tal-manifattur fil-proċedura ta' approvazzjoni tat-tip.

Kontrolli obbligatorji ġodda tal-emissjonijiet fuq vetturi fiċ-ċirkolazzjoni

Inżamm il-fokus fuq l-ittestjar tal-approvazzjoni tat-tip

42 Il-***Figura 8*** hawn taħt turi l-elementi prinċipali tas-sistemi antiki u ġodda tal-UE li ġew stabbiliti biex jiġi żgurat li l-vetturi jkunu jirrispettaw il-limiti tal-emissjonijiet. Kemm is-sistemi antiki kif ukoll dawk ġodda jserrħu b'mod sostanzjali fuq il-kontrolli tal-approvazzjoni tat-tip li jitwettqu fuq mudelli ġodda ta' karozzi. Is-sistema li ġiet proposta dan l-aħħar tirrikjedi li jitwettqu aktar kontrolli fuq vetturi fiċ-ċirkolazzjoni.

Figura 8 – Stampa ġenerali tas-sistemi antiki u ġodda tal-UE li ġew stabbiliti biex jiġi żgurat li l-vetturi jkunu jirrispettaw il-limiti tal-emissjonijiet



Sors: il-QEA.

43 Fl-inkjesta li saret mill-Parlament Ewropew instab[44] li l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip, u s-servizzi tekniċi maħtura minnhom, wettqu biss il-kontrolli minimi meħtieġa mil-leġiżlazzjoni, u li t-tariffi imposti minn dawn il-korpi jikkostitwixxu

[44] Il-Parlament Ewropew, "Rapport dwar l-inkjesta dwar il-kejl tal-emissjonijiet fis-settur awtomobilistiku", 2.3.2017, p. 47.

sors sinifikanti ta’ dħul għalihom. L-inkjesta indikat li l-manifatturi tal-karozzi kienu liberi li jagħżlu s-servizzi tekniċi u li l-biċċa l-kbira mill-ittestjar sar fil-laboratorji tagħhom stess. Huma kellhom l-opportunità li jittestjaw mudelli ġodda ta’ vetturi ħafna drabi qabel ma stiednu lis-servizzi tekniċi biex iwettqu t-test finali.

44 Jeżistu wkoll sistemi ta’ konformità u ta’ infurzar relatati mal-emissjonijiet tal-vetturi barra mit-territorju tal-UE. Skont l-ICCT[45], l-Istati Uniti, il-Kanada u l-Korea t’Isfel jawtorizzaw lill-manifatturi biex iwettqu huma stess it-testijiet tal-approvazzjoni tat-tip, mingħajr il-preżenza tas-servizzi tekniċi biex ikunu xhieda tat-test (għall-kuntrarju ta’ dak li jsir UE). Ir-riżultati ta’ dawn it-testijiet imbagħad jintbagħtu lill-awtorità tal-approvazzjoni tat-tip, li tista’ terġa’ twettaqhom mill-ġdid. Fl-Istati Uniti, l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip jerġgħu jwettqu 15 % tat-testijiet; xi wħud minnhom jintgħażlu b'mod aleatorju, u xi wħud fuq il-bażi ta’ kriterji ta’ riskju. L-ICCT josserva wkoll li l-kontrolli tal-konformità wara l-produzzjoni, flimkien ma’ miżuri ta’ infurzar b’saħħithom, jipprovdu inċentiv qawwi biex il-manifatturi jwettqu kontrolli bir-reqqa sabiex jevitaw multi u danni għar-reputazzjoni.

45 L-NGOs ambjentali Ġermaniżi appellaw biex tinħoloq proċedura ġdida ta’ approvazzjoni tat-tip. Din għandha tkun ibbażata fuq awtodikjarazzjonijiet mill-manifatturi u kkomplementata minn testijiet fit-triq ta’ karozzi fiċ-ċirkolazzjoni, minn awtoritajiet indipendenti li ma jkunux involuti fil-proċess tal-approvazzjoni tat-tip (idealment aġenzija għall-ambjent), biex jivverifikaw l-awtodikjarazzjoni tal-manifattur[46].

Rinfurzar tal-kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta’ manutenzjoni

46 L-għan tal-kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta’ manutenzjoni, li jitwettqu kemm mill-manifatturi kif ukoll mill-awtoritajiet inkarigati mill-approvazzjoni tat-tip, huwa li jivverifikaw jekk karozza bl-approvazzjoni tat-tip tibqax tikkonforma mar-rekwiżiti legali tal-emissjonijiet matul il-ħajja kollha tagħha. Il-Kummissjoni rrinforzat is-sistema b’mod sinifikanti billi obbligat lill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip biex iwettqu testijiet RDE fuq numru minimu ta’ vetturi minbarra li jeżaminaw ir-rapporti tal-manifatturi dwar il-kontrolli li jkunu wettqu huma stess.

---

[45] L-ICCT, “Global baseline assessment of compliance and enforcement programs for vehicle emissions and energy efficiency” (Valutazzjoni globali tal-bażi ta’ referenza għall-programmi ta’ konformità u ta’ infurzar relatati mal-emissjonijiet tal-vetturi u l-effiċjenza fl-użu tal-enerġija), pp. 22-32 u 45.

[46] Is-sit web tal-VCD "Lehren aus dem Abgasskandal: Typzulassung von Pkw reformieren und reale Emissionen messen".

47 L-informazzjoni meħtieġa biex jiġi kkalkolat in-numru ta’ vetturi, li fl-2019, se jkunu suġġetti għal kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta’ manutenzjoni, mhix disponibbli għall-pubbliku. L-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip li ma jkunu taw l-ebda approvazzjoni ma jkollhom jiċċekkjaw l-ebda vettura għall-konformità waqt is-servizz ta’ manutenzjoni. Il-Kummissjoni indikat li, pereżempju, l-awtoritajiet fi Franza, fi Spanja u fil-Lussemburgu se jkollhom jiċċekkjaw madwar ħames mudelli ta’ vetturi kull sena. Biex jiġi ċċekkjat mudell wieħed ta’ vettura, iridu jitwettqu testijiet fuq minn 3 sa 10 vetturi differenti.

48 Mhux se jkun possibbli li jiġu vvalutati l-benefiċċji tat-testijiet obbligatorji tal-konformità li jitwettqu mill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip ħlief mill-2021 'il quddiem, meta jkunu għaddew mill-inqas sentejn sħaħ ta’ dawn il-kontrolli.

Attivitajiet ta’ sorveljanza minima tas-suq huma meħtieġa mill-2020 'il quddiem

49 L-Artikolu 8 tar-Regolament (UE) 2018/858 introduċa l-obbligu fuq il-Kummissjoni (JRC) u l-Istati Membri li jwettqu attivitajiet ta’ sorveljanza tas-suq. Dawn l-attivitajiet se jkunu jinvolvu l-analiżi tad-*data* disponibbli dwar il-konformità tal-vetturi mal-istandards sabiex jintgħażel kampjun ta’ vetturi fiċ-ċirkolazzjoni għall-ittestjar tal-emissjonijiet. Il-Kummissjoni qed taħdem fuq ir-regolamenti ta' implimentazzjoni għall-qafas il-ġdid tal-approvazzjoni tat-tip.

50 L-Istati Membri jridu jiżguraw li r-rwoli u r-responsabbiltajiet tal-awtoritajiet tagħhom kemm dawk inkarigati mis-sorveljanza tas-suq kif ukoll dawk responsabbli għall-approvazzjoni tat-tip ikunu strettament separati. Ħafna NGOs jippreferu li l-ittestjar tal-emissjonijiet jitwettaq minn awtoritajiet ambjentali indipendenti[47] bħal fl-Istati Uniti, fejn l-Aġenzija għall-Protezzjoni tal-Ambjent twettaq attivitajiet ta’ sorveljanza tas-suq u attivitajiet ta’ infurzar fil-livell federali. Tnejn biss mill-awtoritajiet ambjentali għandhom dan ir-rwol fl-UE: fin-Netherlands u fi Spanja (fil-belt awtonoma ta’ Melilla).

51 L-Artikolu 8 tar-Regolament (UE) 2018/858 jirrikjedi li l-awtoritajiet tas-sorveljanza tas-suq jittestjaw vettura waħda għal kull 40 000 li jiġu rreġistrati, b’numru minimu ta’ 5 testijiet kull sena. Mill-karozzi magħżula, mill-inqas 20 % jridu jiġu ttestjati għall-emissjonijiet tal-exhaust. Dan ifisser li f’xi Stati Membri, jista’ jkun il-każ li numru żgħir biss ta’ karozzi jintgħażlu għall-ittestjar tal-emissjonijiet (pereżempju tlieta fin-

[47] Pereżempju ara s-sit web tal-VCD "Lehren aus dem Abgasskandal: Typzulassung von Pkw reformieren und reale Emissionen messen".

Netherlands[48]). Fil-passat, xi Stati Membri wettqu l-ittestjar tal-vetturi bħala parti mis-sorveljanza tagħhom tas-suq. Bl-eċċezzjoni tal-Iżvezja, dawn l-Istati Membri kollha tterminaw l-attivitajiet tagħhom[49]. L-effettività tal-kontrolli tas-sorveljanza tas-suq se tkun tiddependi fuq il-mod kif dawn jiġu stabbiliti u implimentati min-naħa tal-Istati Membri.

52 Madankollu, minbarra l-vetturi li ġew ittestjati fl-Istati Membri, il-JRC biħsiebu jittestja bejn 40 u 50 mudell kull sena[50]. Jekk dan l-għan jintlaħaq, ikun ifisser li jinqabeż in-numru annwali medju ta’ mudelli ttestjati mill-EPA fl-Istati Uniti tal-Amerka (40) bejn l-2009 u l-2013[51].

Setgħat ta’ infurzar ġodda għall-Kummissjoni

53 Il-qafas leġiżlattiv il-ġdid ta lill-Kummisjoni setgħat ta’ infurzar ġodda, bħall-possibbiltà li tissospendi jew li tirtira approvazzjonijiet tat-tip ta' vettura, li titlob l-irtirar mis-suq ta’ vetturi li ma jkunux konformi u li tapplika l-penali. Il-qafas il-ġdid jirrikjedi wkoll li jiġi ffurmat korp konsultattiv, il-Forum għall-Iskambju ta’ Informazzjoni dwar l-Infurzar, li jkun magħmul minn rappreżentanti mill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip u dawk tas-sorveljanza tas-suq tal-Istati Membri. Il-Forum huwa mistenni li joħloq pjattaforma għall-iskambju tal-aħjar prattika, u jaħdem favur l-implimentazzjoni uniformi tal-leġiżlazzjoni applikabbli fl-UE kollha.

54 Il-Kummissjoni se tivvaluta wkoll il-proċeduri li l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip japplikaw fl-għoti ta’ din l-approvazzjoni, meta jivverifikaw il-konformità tal-

---

[48] In-numru ta’ vetturi ħfief li ġew irreġistrati fin-Netherlands fl-2016 kien ta’ 455 158, li jfisser li n-numru minimu ta’ karozzi magħżula għas-sorveljanza tas-suq huwa ta’ 11 (11.38 = 455 158 / 40 000), iżda n-numru minimu ta’ karozzi ċċekkjati għall-emissjonijiet se jkun ta’ 3 karozzi biss (2.28 = 0.2 x 11.38).

[49] L-ICCT, “Global baseline assessment of compliance and enforcement programs for vehicle emissions and energy efficiency” (Valutazzjoni globali tal-bażi ta’ referenza għall-programmi ta’ konformità u ta’ infurzar relatati mal-emissjonijiet tal-vetturi u l-effiċjenza fl-użu tal-enerġija), p. 31.

[50] Il-JRC kabbar il-faċilitajiet tal-laboratorju tiegħu għal dawn it-testijiet, u qed ukoll jirrekluta u jħarreġ lill-persunal.

[51] L-ICCT, “A historical review of the U.S. vehicle emission compliance program and emission recall cases” (Analiżi storika tal-programm dwar il-konformità tal-emissjonijiet tal-vetturi u tal-każijiet ta’ rtirar mis-suq ta’ vetturi li ma jkunux konformi mal-istandards tal-emissjonijiet), 2017, p. 29.

produzzjoni u meta jaħtru u jimmonitorjaw is-servizzi tekniċi. Barra minn hekk, l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip jistgħu ikunu wkoll suġġetti għal evalwazzjoni bejn il-pari tal-proċeduri tagħhom għall-valutazzjoni u l-monitoraġġ tas-servizzi tekniċi. Dawn jitwettqu minn timijiet magħmulin minn żewġ awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip minn Stati Membri oħra u, b'mod fakultattiv, mill-Kummissjoni[52].

55 Bħall-Istati Membri, il-Kummissjoni se tkun tista' timponi multi fuq l-operaturi ekonomiċi li jonqsu milli jikkonformaw mar-regolamentazzjoni. Madankollu, mhux se tkun tista' tagħmel dan jekk l-awtoritajiet tal-Istati Membri jkunu diġà imponew multi huma stess. Il-leġiżlazzjoni ma tinkludix gwida dettaljata dwar il-multi, ħlief għal limitu massimu obbligatorju ta' EUR 30 000 għal kull vettura u għal rekwiżit li l-multi jridu jkunu effettivi, proporzjonati u dissważivi. Peress li l-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip mhux soltu jimponu multi fuq il-manifatturi tal-karozzi, u r-regolamentazzjoni ma tipprovdix gwida dettaljata, mhuwiex possibbli li jiġi vvalutat jekk il-penali li huma eventwalment jimponu jissodisfawx dawn il-kriterji.

Trasparenza ta' *data*

56 Id-*data* dwar l-ittestjar tal-approvazzjoni tat-tip ta' karozzi fl-UE, bħar-riżultati tat-testijiet tal-emissjonijiet, hija frammentata. La l-Kummissjoni u lanqas l-Istati Membri ma għandhom stampa komprensiva tagħha. Inġenerali, id-*data* eżistenti tinżamm fil-livell tal-Istat Membru[53].

57 Fl-Istati Uniti, id-*data* dwar l-ittestjar ta' karozzi titqiegħed għad-dispożizzjoni tal-pubbliku mill-Aġenzija għall-Protezzjoni tal-Ambjent (EPA)[54]. Fl-UE, in-nuqqas ta' trasparenza ta' *data* u ta' disponibbiltà għall-pubbliku jagħmluha aktar diffiċli biex il-partijiet interessati jsegwu l-kwistjoni u jikkontribwixxu għall-monitoraġġ tal-

---

[52] Jekk korp nazzjonali ta' akkreditazzjoni jivvaluta u jimmonitorja x-xogħol tas-servizzi tekniċi, ma jkunx meħtieġ li ssir evalwazzjoni bejn il-pari. Il-Kummissjoni tista' tiddeċiedi li tipparteċipa fit-tim tal-evalwazzjonijiet bejn il-pari fuq il-bażi ta' analiżi tal-valutazzjoni tar-riskju (l-Artikolu 67 tar-Regolament (UE) 2018/858).

[53] Pereżempju, it-TAA Ġermaniża, KBA, tippubblika *data* relatata mal-ittestjar tal-emissjonijiet li twettaq. Ara s-sit web tal-Kraftfahrt-Bundesamt. It-TAA Brittanika, VCA, tippubblika *data* dwar l-emissjonijiet tal-vetturi għall-mudelli li jinbiegħu fis-suq Brittaniku, u li hija aċċessibbli permezz ta' sistema ta' tiftix online (Ara l-paġna web tal-Aġenzija għaċ-Ċertifikazzjoni tal-Vetturi, jew billi jitniżżel fajl fil-format CSV (Ara l-paġna web tal-Aġenzija għaċ-Ċertifikazzjoni tal-Vetturi).

[54] Il-paġna web tal-EPA "Data on Cars used for Testing Fuel Economy" (*Data* dwar Karozzi li jintużaw għall-Ittestjar tal-Ekonomija fl-użu tal-Fjuwil).

emissjonijiet tal-vetturi. L-Artikoli 61 sa 66 tar-Regolament (UE) 2018/858, applikabbli mill-2020 'il quddiem, jistipulaw il-bażi għall-istandardizzazzjoni u l-użu futur ta' *data* li tinġabar minn sistemi għall-kejl tal-emissjonijiet abbord, li tista' żżid id-disponibbiltà tad-*data* dwar l-emissjonijiet tal-karozzi fl-UE. Ir-regoli l-ġodda ta' konformità waqt is-servizz ta' manutenzjoni li jinsabu fil-leġiżlazzjoni dwar l-RDE (ir-raba' pakkett – ara l-***Anness I***) jippermettu l-aċċess għad-*data* kollha meħtieġa għall-ittestjar ta' vetturi li jkollhom l-approvazzjoni tat-tip minn Jannar 2019. Il-Kummissjoni qed tiżviluppa għodda biex tiffaċilita l-aċċess għal din id-*data* mill-manifatturi, mill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip jew minn korpi indipendenti tal-ittestjar. Ir-rapporti kollha dwar il-kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta' manutenzjoni se jkunu disponibbli għall-pubbliku.

58 L-EPA tal-Istati Uniti topera wkoll għodda online li hija faċli għall-utent u li tippermetti lill-utenti jqabblu minnufih l-emissjonijiet ta' CO_2 fost il-mudelli differenti ta' karozzi li huma disponibbli fis-suq tal-Istati Uniti[55]. Fl-UE, ma teżistix database ċentrali b'informazzjoni li tista' titqabbel faċilment dwar il-konsum tal-fjuwil, u dwar l-emissjonijiet ta' CO_2 u ta' NO_x, minn vetturi bl-approvazzjoni tat-tip. Dan jagħmilha aktar diffiċli biex iċ-ċittadini jieħdu deċiżjonijiet infurmati meta jkunu qed jixtru vettura. Minkejja dan, in-negozjanti tal-vetturi jridu jagħmlu l-informazzjoni dwar il-konsum tal-karozzi li huma jbigħu disponibbli fix-showrooms tagħhom, kif ukoll fuq il-mezzi ta' reklamar[56]. L-emissjonijiet ta' CO_2 minn vetturi rreġistrati ġodda jiġu mmonitorjati u jiġu ppubblikati kull sena mill-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent. Il-Kummissjoni biħsiebha wkoll tagħmel l-informazzjoni dwar l-emissjonijiet ta' NO_x disponibbli fuq database ċentrali.

L-ittestjar minn partijiet terzi jsir parti mill-infurzar

59 L-Artikoli 8, 9 u 13 tar-Regolament (UE) 2018/858 jipprevedu l-ittestjar minn *"partijiet terzi rikonoxxuti"* li jkollhom *"interess leġittimu fl-oqsma tas-sikurezza pubblika jew il-protezzjoni tal-ambjent"*. Il-Kummissjoni għad trid tadotta atti ta' implimentazzjoni b'regoli li jirregolaw ir-rikonoxximent ta' dawn il-partijiet terzi, li jistgħu jiffaċċjaw ostakli għad-dħul minħabba l-ispiża għolja tat-testijiet WLTP u RDE[57].

---

[55] Il-paġna web tad-Dipartiment tal-Enerġija tal-Istati Uniti.

[56] Id-Direttiva 1999/94/KE - Direttiva dwar it-Tikkettar tal-Karozzi.

[57] It-tagħmir tal-PEMS jista' jkun jiswa madwar EUR 80 000 li magħhom iridu jiżdiedu spejjeż addizzjonali li jvarjaw għal kull test (tariffi tal-esperti, spejjeż tal-kiri ta' vetturi, eċċ.). It-test WLTP huwa aktar għali billi n-numru ta' laboratorji indipendenti huwa limitat.

60 Jeżistu possibbiltajiet inqas għaljin għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi, bħall-kejl tal-emissjonijiet tal-exhaust bl-użu ta’ tagħmir ta' detezzjoni mill-bogħod jew l-unitajiet SEMS[58] għat-testijiet f’sewqan reali. Filwaqt li dan il-kejl jista’ ma jkunx daqshekk preċiż, huwa normalment suffiċjenti biex jidentifika vetturi li jkunu jaqbżu b’mod sinifikanti l-limiti legali għall-emissjonijiet, u għaldaqstant ikunu jeħtieġu testijiet addizzjonali.

Karozzi niġġiesa ħafna fil-flotta eżistenti

Informazzjoni dwar karozzi fiċ-ċirkolazzjoni

61 Skont l-Assoċjazzjoni Ewropea tal-Manifatturi tal-Vetturi (ACEA), fl-2016 kien hemm madwar 257 miljun karozza tal-passiġġieri u 31 miljun vettura kummerċjali ħfief fiċ-ċirkolazzjoni fl-UE[59]. Madwar 42 % tal-karozzi tal-passiġġieri, u kważi 90 % tal-vetturi kummerċjali ħfief, jaħdmu bid-diżil. Huwa possibbli li aktar minn 93 miljun ta’ dawn il-vetturi diżil u fiċ-ċirkolazzjoni ma għandhomx filtri tal-partikulati tad-diżil[60] installati.

62 L-istandards differenti ta’ emissjonijiet Euro (minn Euro 1 sa Euro 6) mhumiex indikatur affidabbli biex jiġu ddeterminati l-emissjonijiet ta’ NO_x tal-karozzi fit-triq[61], kif jidher mill-iskandlu “dieselgate”. Għalkemm id-*data* għal xi vetturi li jaħdmu bid-diżil (il-biċċa l-kbira tal-klassi Euro 5 u Euro 6) hija disponibbli minn diversi sorsi, id-*data* komprensiva dwar l-emissjonijiet fit-triq mhijiex disponibbli faċilment fil-livell tal-UE. Dan ixekkel kull inizjattiva li tista’ ssir biex il-karozzi aktar niġġiesa jitneħħew miċ-ċirkolazzjoni.

---

[58] Is-Sistema Intelliġenti għall-Kejl tal-Emissjonijiet (SEMS) ġiet żviluppata mit-TNO. Hija sistema kompatta bbażata fuq sensuri li tkejjel l-emissjonijiet u tista’ tiġi integrata faċilment f’vettura, li mbagħad tkun tista’ tintuża b’mod normali.

[59] Il-paġna web tal-ACEA "Report: Vehicles in Use” (Rapport: Vetturi li qed Jintużaw).

[60] Min-numru totali ta’ karozzi li jaħdmu bid-diżil (madwar 136.4 miljun) jitnaqqsu 43 miljun karozza li jaħdmu bid-diżil u tal-klassi Euro 5 u Euro 6 li ġew iddikjarati fir-rapport imħejji minn Trasport u Ambjent (2018). Ir-rapport huwa intitolat *Cars with engines: can they ever be clean?* (Karozzi bil-magni: jistgħu qatt ikunu nodfa?) [online] Brussell: Trasport u Ambjent, p. 10. [Aċċessat fit-22 ta’ Ottubru 2018].

[61] It-T&E, Karozzi bil-magni: jistgħu qatt ikunu nodfa?, 2018, p. 3.

Miljuni ta’ vetturi ġew irtirati mis-suq, iżda l-impatt fuq l-emissjonijiet mhuwiex ċar

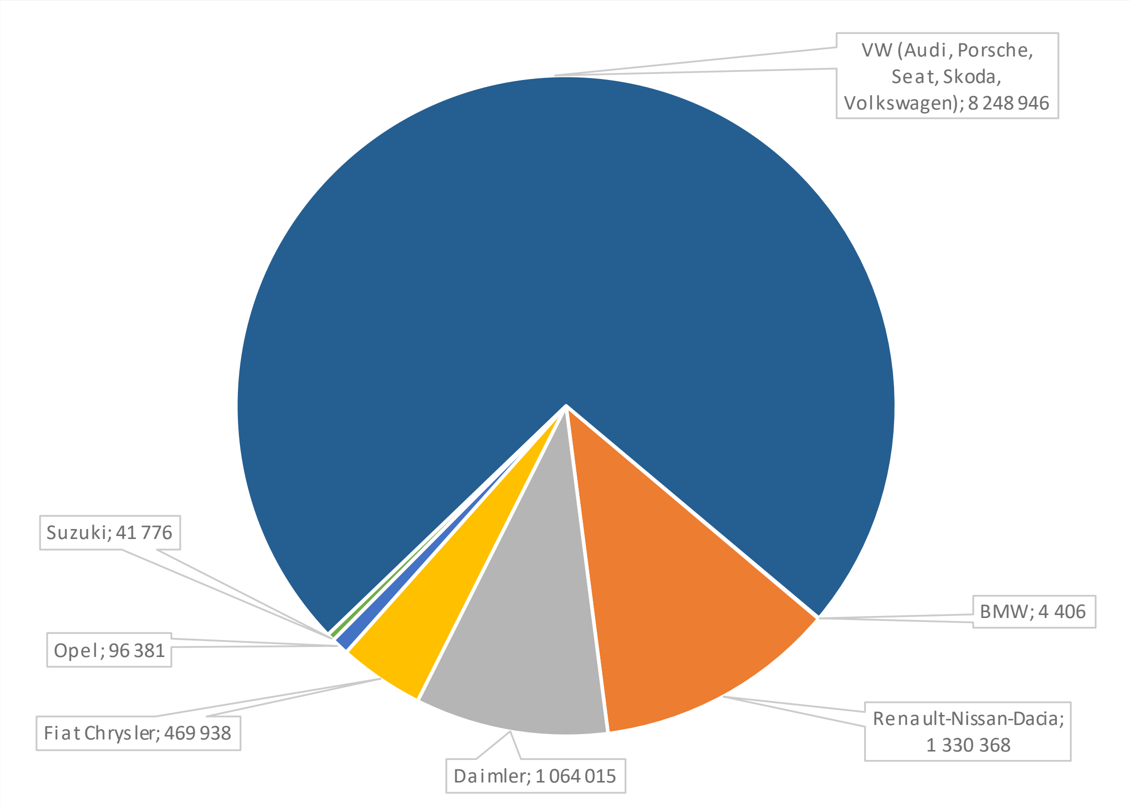
63 Mill-2015 'il hawn, il-grupp Volkswagen irtira aktar minn 8 miljun karozza mis-suq fl-UE. Manifatturi oħra tal-karozzi wkoll irtiraw numri sinifikanti ta’ vetturi. Il-Kummissjoni ħolqot pjattaforma fejn jingħataw ċifri dwar in-numru ta’ vetturi rtirati mis-suq (ara l-***Figura 9***), fil-biċċa l-kbira mill-każijiet bil-għan li jiġi aġġornat is-softwer li jikkontrolla s-sistemi tal-exhaust tal-vetturi. Aħna sibna ftit ferm riżultati tat-testijiet li ġew ippubblikati rigward vetturi rtirati mis-suq, u dan jindika li l-impatt fuq it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta’ NO_x kien pjuttost żgħir. Pereżempju, il-klabbs tal-karozzi fl-Awstrija, il-Ġermanja u l-Iżvizzera ttestjaw disa’ vetturi fil-qafas ta’ ċiklu fuq l-awtostrada[62] u sabu li kien hemm tnaqqis medju ta’ 25 %[63] fl-emissjonijiet. Il-medja tal-emissjonijiet ta’ NO_x minn dawn il-vetturi fuq l-awtostrada kienet ta’ 590 mg/km[64].

62 Iċ-ċiklu fuq l-awtostrada fil-laboratorju (chassis dinamometriku) huwa parti miċ-ċiklu Eco Test li ġie żviluppat mill-ADAC. Huwa jirrappreżenta sewqan fuq awtostrada l-Ġermanja b’veloċità massima ta’ 130 km/h.

63 Modifiki retroattivi aktar bir-reqqa jistgħu jippermettu li jinkiseb tnaqqis ta’ 60-95 %, kif jidher fil-pubblikazzjoni ta’ Giechaskiel, B., Suarez-Bertoa, R., Lähde, T., Clairotte, M., Carriero, M., Bonnel, P. u Maggiore, M., Evaluation of NO_x emissions of a retrofitted Euro 5 passenger car for the Horizon prize “Engine retrofit” (Evalwazzjoni tal-emissjonijiet ta’ NO_x minn karozza tal-passiġġieri tal-klassi Euro 5 li sarulha modifiki retroattivi għall-Premju Horizon “Modifika Retroattiva tal-Magna”), *Environmental Research*, 2018, pp. 298-309.

64 *Sors:* L-ICCT, “VW defeat devices: A comparison of U.S. and EU required fixes” (Apparat ta' manipulazzjoni użat minn VW: Tqabbil bejn riżoluzzjonijiet meħtieġa fl-Istati Uniti u fl-UE), 2017, p. 6 (il-medji għal tmien vetturi biss).

Figura 9 – Stampa ġenerali tal-vetturi li jridu jiġu rtirati mis-suq minħabba problemi relatati mal-emissjonijiet ta' NO_x (is-sitwazzjoni fl-14 ta' Settembru 2018)



Sors: Il-QEA, ibbażat fuq *data* pprovduta mill-Istati Membri u kkonsolidata mill-Kummissjoni. Id-*data* jista' jkun fiha inkonsistenzi u hija għal skopijiet illustrattivi biss.

64 Modifiki retroattivi[65] addizzjonali għall-ħardwer jistgħu jkunu alternattiva għar-riżoluzzjoni ta' problemi relatati mas-softwer biss. Fil-fatt, dawn il-modifiki retroattivi diġà ġew applikati għal vetturi tqal. Testijiet preliminari li twettqu mill-JRC taw riżultati pożittivi, b'emissjonijiet ta' NO_x li kienu sinifikattivament aktar baxxi wara l-modifika retroattiva[66]. L-iżvantaġġ prinċipali ta' modifiki retroattivi għall-ħardwer huwa l-ispiża tagħhom. Fl-Istati Uniti, il-grupp Volkswagen kien obbligat li jew jimmodifika b'mod

---

[65] Modifika retroattiva hija ż-żieda ta' teknoloġija ġdida jew ta' karatteristiki ġodda għal sistema eżistenti, bħall-magna ta' karozza. Modifika retroattiva għall-ħardwer tinvolvi ż-żieda ta' apparat ġdid, jew modifika fiżika tal-magna.

[66] Giechaskiel, B., Suarez-Bertoa, R., Lähde, T., Clairotte, M., Carriero, M., Bonnel, P. u Maggiore, M. (2018). Evalwazzjoni tal-emissjonijiet ta' NO_x minn karozza tal-passiġġieri tal-klassi Euro 5 li sarulha modifiki retroattivi għall-Premju Horizon "Modifika Retroattiva tal-Magna". *Environmental Research*, 166, pp. 298-309.

retroattiv il-vetturi biex ibaxxi l-emissjonijiet ta’ NO_x taħt il-limitu, jew li jiskrappjahom. L-EPA ttestjat u ċċertifikat l-effettività ta’ dawn il-modifiki retroattivi.

Manipulazzjoni tas-sistemi għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi

65 Is-sewwieqa tal-karozzi li jixtiequ jtejbu l-prestazzjoni tal-karozza tagħhom, inaqqsu l-konsum tagħha jew jevitaw spejjeż tal-manutenzjoni għaljin jistgħu jimmanipulaw is-sistemi ta’ posttrattament tal-emissjonijiet tal-vetturi tagħhom, bħalma jagħmlu l-operaturi ta’ vetturi tqal[67]. Dan jista’ jwassal biex il-karozzi jarmu diversi sustanzi niġġiesa f’livelli li jkunu bosta drabi ogħla mil-limitu legali, li jaffettwa ħafna l-kwalità tal-arja urbana. Pereżempju, karozzi li l-filtri tal-partikulati tad-diżil (DPFs) tagħhom tneħħew jistgħu jarmu bejn 20 u 50 darba aktar PM meta mqabbla ma’ karozzi li d-DPFs tagħhom ikunu qed jaħdmu kif intenzjonat[68]. Billi l-problema relatata mal-manipulazzjoni ma taqax taħt l-approvazzjoni tat-tip, il-konformità waqt is-servizz ta’ manutenzjoni, jew is-sorveljanza tas-suq, hija r-responsabbiltà tal-Istati Membri li jindirizzawha fil-liġi nazzjonali.

66 Il-manipulazzjoni tista’ tinqabad bl-użu ta’ teknoloġiji emerġenti għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi, bħad-detezzjoni mill-bogħod u l-użu ta’ “karozzi li jidentifikaw emissjonijiet” (sniffing cars) (ara l-***Istampa 4***). Dan jista’ jiġi kkombinat ma’ proċedura li fiha dawk il-vetturi li jniġġsu l-aktar jissejħu għal ittestjar addizzjonali. Mod ieħor huwa billi jsiru spezzjonijiet tekniċi perjodiċi (PTI)[69], li madankollu xorta ma jirrikjedux li l-awtoritajiet ikejlu l-NO_x u l-PM. Barra minn hekk, jeħtieġ li l-effettività tagħhom tiżdied sabiex ikunu jistgħu jaqbdu vetturi manipulati[70].

---

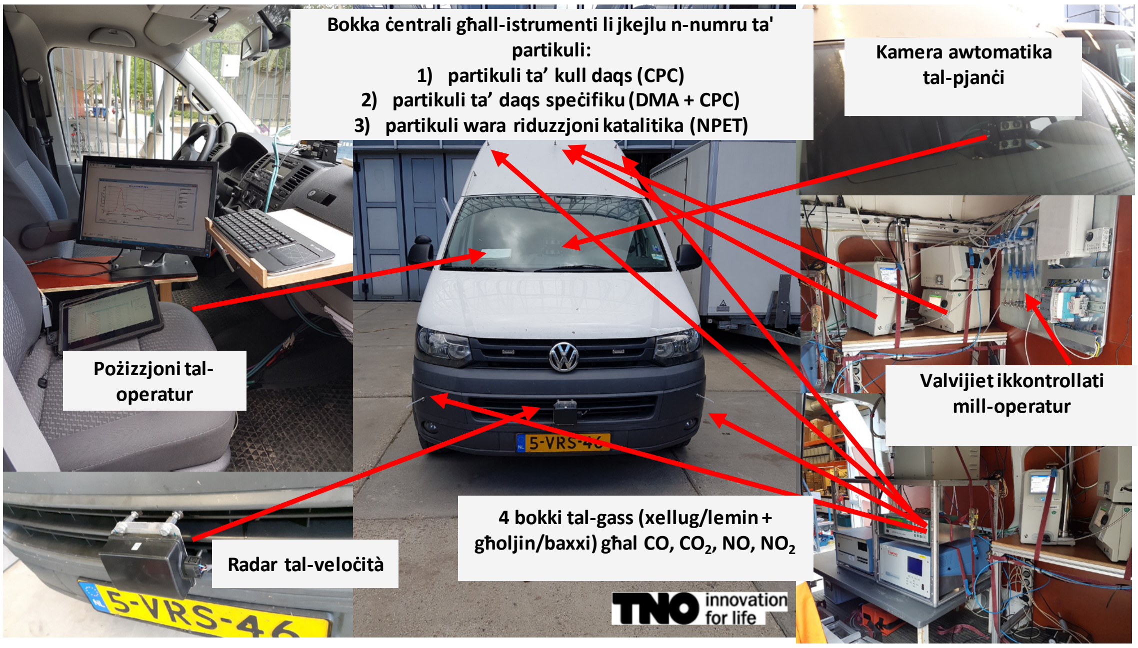
[67] Ara t-T&E, Karozzi bil-magni: jistgħu qatt ikunu nodfa?, 2018, p. 21.

[68] Spreen, J., Kadijk, G. u van der Mark, P., *Diesel particulate filters for light-duty vehicles: operation, maintenance, repair, and inspection* (Filtri tal-partikulati tad-diżil għal vetturi ħfief: operazzjoni, manutenzjoni, tiswija, u spezzjoni) *(TNO 2016-R10958)*, 2016, p. 13.

[69] Id-Direttiva 2014/45/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar testijiet perjodiċi tal-affidabbiltà stradali għal vetturi bil-mutur u t-trejlers tagħhom u li tħassar id-Direttiva 2009/40/KE (ĠU L 127, 29.4.2014, p. 51).

[70] Hooftman, N., Messagie, M., Van Mierlo, J. u Coosemans, T. (2018), Reviżjoni tar-regolamenti Ewropej dwar il-karozzi tal-passiġġieri – Emissjonijiet f’sewqan reali vs kwalità tal-arja lokali. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 86, p. 14.

Stampa 4 – "Karozza li tidentifika emissjonijiet" (sniffing car) żviluppata mit-TNO



Sors: It-TNO.

Inizjattivi meħuda fl-Istati Membri għal bliet li huma esposti għat-tniġġis tal-arja

67 Riżultat ieħor tal-iskandlu tal-emissjonijiet huwa r-rieda akbar ta' bosta Stati Membri li jintroduċu restrizzjonijiet fuq iċ-ċirkolazzjoni tal-karozzi sabiex itejbu l-kwalità tal-arja. Pereżempju, bosta bliet Ewropej b'livelli għoljin ta' tniġġis tal-arja ħolqu żoni b'emissjonijiet baxxi fejn il-karozzi huma pprojbiti. L-awtoritajiet lokali jistgħu jimponu wkoll restrizzjonijiet tat-traffiku fil-ħinijiet meta jkun hemm l-ogħla livelli ta' tniġġis. Miżuri bħal dawn x'aktarx iserrħu fuq l-użu tal-istandards Euro, li mhux neċessarjament jirrappreżentaw l-emissjonijiet ta' NO_x minn vetturi fit-toroq, u għaldaqstant irendu dawn il-miżuri inqas effettivi[71]. Bħala eżempju, aħna sibna li mill-inqas erba' żoni lokali b'emissjonijiet baxxi ġewwa l-UE jserrħu sempliċiment fuq

[71] Giorgiev, P., *How to get rid of dirty diesels on city roads: Analysis of diesel restriction measures in European cities to date* (Kif karozzi diżil li jħammġu jistgħu jitneħħew mit-toroq tal-bliet: Analiżi tal-miżuri għal restrizzjonijiet fuq id-diżil fil-bliet Ewropej sa issa), [online] Trasport u Ambjent, 2018 [Aċċessat fit-13 ta' Novembru 2018], pp. 8-9.

standard Euro partikolari, mingħajr ma jiddistingwu bejn petrol u diżil, biex jistabbilixxu r-restrizzjonijiet għaċ-ċirkolazzjoni tal-vetturi[72].

68 Ġabra frammentata ta' restrizzjonijiet ta' dan it-tip fuq il-vetturi feġġet fl-UE kollha. B'riżultat ta' dan, is-sewwieqa li jkunu jixtiequ jivvjaġġaw f'bosta Stati Membri jridu jikkonformaw ma' numru dejjem akbar ta' regolamenti lokali biex jevitaw il-multi. Ta' spiss, is-sewwieqa jridu juru li jikkonformaw ma' dawn ir-regolamenti lokali billi jwaħħlu stikers fuq il-windscreen tal-vettura tagħhom. Sabiex tgħin lis-sewwieqa jinnavigaw f'dawn ir-regolamenti lokali, il-Kummissjoni ħolqot sit web li fih informazzjoni dwar ir-restrizzjonijiet għaċ-ċirkolazzjoni fl-UE kollha[73], u qed tiżviluppa dokument ta' gwida, biex tgħin lis-sewwieqa jifhmu r-regoli lokali.

69 Skont l-NGO Trasport u Ambjent[74], l-iskandlu tal-emissjonijiet u r-restrizzjonijiet fuq l-użu ta' karozzi kellhom impatt fuq il-prezzijiet ta' karozzi użati li jaħdmu bid-diżil. Ġiet ukoll irreġistrata żieda fin-numru ta' karozzi ta' dan it-tip li ġew esportati lejn il-pajjiżi tal-Ewropa tal-Lvant. Dan se jkollu impatt fuq it-titjib tal-kwalità tal-arja f'dawn il-pajjiżi, skont jekk il-vetturi użati jissostitwux vetturi aktar qodma jew aktar ġodda.

Kumpens għall-konsumaturi b'riżultat tal-iskandlu "dieselgate"

70 L-iskandlu tal-emissjonijiet "dieselgate" wera wkoll li s-sistema waħdanija ta' approvazzjoni tat-tip stabbilita fl-UE mhijiex ikkomplementata minn sistema waħdanija ta' kumpens għall-konsumaturi. Fil-fatt, is-sistemi ta' rimedju għall-konsumaturi jvarjaw minn Stat Membru għal ieħor. B'rispons għal din is-sitwazzjoni, il-Kummissjoni ppreżentat proposta għal Direttiva dwar "*l-azzjonijiet rappreżentattivi għall-protezzjoni tal-interessi kollettivi tal-konsumaturi*"[75] It-test jinkludi sett ta' rekwiżiti armonizzati għall-istabbiliment ta' sistemi kollettivi ta' rimedju għall-konsumaturi fl-Istati Membri

---

[72] Stampa ġenerali ta' żoni b'emissjonijiet baxxi fl-Ewropa hija disponibbli fuq is-sit web Urban Access Regulations in Europe (Regolamenti dwar l-Aċċess Urban fl-Ewropa).

[73] Il-paġna web Urban Access Regulations in Europe (Regolamenti dwar l-Aċċess Urban fl-Ewropa).

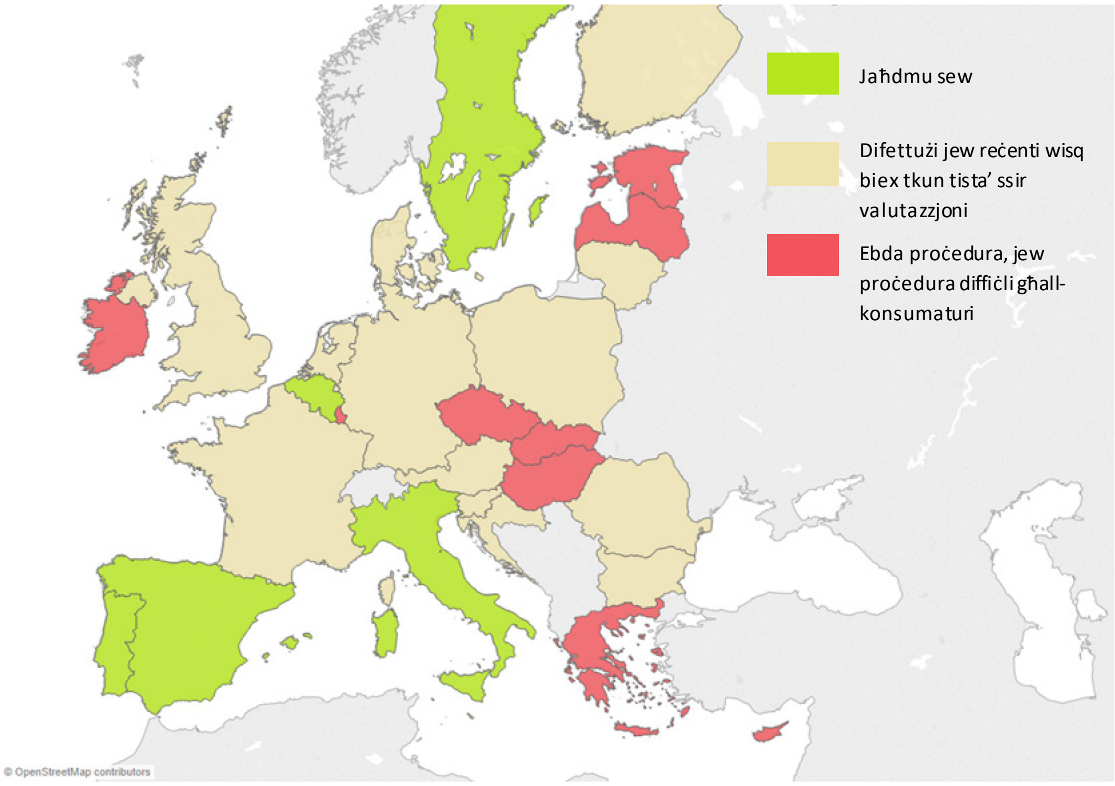
[74] It-T&E, Dirty diesels heading East (Karozzi diżil li jħammġu sejrin lejn il-Lvant), 2018, pp. 2-3.

[75] COM(2018) 184 final tal-11.4.2018.

tal-UE[76]. Madankollu, dan mhux se jkun disponibbli għall-konsumaturi li ġew affettwati mill-iskandlu "dieselgate".

71 Skont studju li twettaq mill-Uffiċċju Ewropew tal-Għaqdiet tal-Konsumaturi (BEUC), disa' Stati Membri tal-UE ma għandhomx stabbilita sistema kollettiva ta' rimedju għall-konsumaturi. F'14-il Stat Membru, is-sistemi jew għandhom difetti serji jew inkella għadhom ġodda wisq biex jiġu vvalutati. Dan ifisser li hemm biss ħames Stati Membri li għandhom stabbiliti sistemi li jiffunzjonaw kompletament u li joffru rimedju kollettiv għall-konsumaturi (ara l-***Figura 10***).

Figura 10 – Stat tas-sistemi ta' rimedju għall-konsumaturi fl-UE



Nota: Il-fruntieri ta' pajjiżi terzi tneħħew.

Sors: Il-QEA, ibbażat fuq *data* pprovduta mill-BEUC.

[76] Sistema kollettiva ta' rimedju hija mekkaniżmu li jippermetti li grupp ta' konsumaturi affettwati minn problema simili jressqu azzjoni waħdanija (kawża jew proċedura amministrattiva) kontra operatur ekonomiku. Jekk sistema bħal din ma tkunx teżisti, il-konsumaturi jridu jressqu azzjonijiet individwali, li jistgħu jmorru lil hinn mill-kapaċità ekonomika ta' individwu, jew jistgħu jkunu jiswew aktar mill-ammont ta' kumpens li potenzjalment jistgħu jirċievu.

72 Ir-regoli proposti se jsaħħu d-drittijiet tal-konsumaturi iżda mhumiex se jwasslu biex jingħata l-istess kumpens liċ-ċittadini fl-UE kollha. Il-kumpens ipprovdut lill-konsumaturi se jibqa' rregolat mil-liġi nazzjonali.

Kummenti finali

73 L-iskandlu tal-emissjonijiet aċċellera l-introduzzjoni ta’ ħafna bidliet leġiżlattivi għas-sistema tal-UE relatata mal-kontrolli tal-emissjonijiet tal-vetturi:

- Il-Kummissjoni issa għandha s-setgħa li teżamina x-xogħol tal-awtoritajiet nazzjonali tal-approvazzjoni tat-tip, tittestja l-vetturi, tirtira jew tissospendi l-approvazzjonijiet tat-tip, u timponi penali.
- L-ittestjar tal-vetturi li jkunu fiċ-ċirkolazzjoni issa huwa obbligatorju fl-Istati Membri, jew permezz ta’ kontrolli tal-konformità waqt is-servizz ta’ manutenzjoni jew inkella fil-qafas tal-attivitajiet ta’ sorveljanza tas-suq.
- Test ġdid fil-laboratorju, il-Proċedura ta' Ttestjar Armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi Ħfief (WLTP), ġie introdott biex titnaqqas id-diskrepanza kbira bejn il-livelli ta’ emissjonijiet ta’ CO_2 kif imkejla fil-laboratorju u fit-triq.
- Test tal-Emissjonijiet f'Sewqan Reali (RDE) ġie introdott biex ikejjel l-emissjonijiet ta’ NO_x.
- Il-partijiet terzi interessati issa jistgħu jwettqu testijiet tal-emissjonijiet.

74 Il-Kummissjoni biħsiebha ttejjeb is-sitwazzjoni attwali fejn id-*data* dwar l-ittestjar tal-emissjonijiet tal-vetturi hija limitata, frammentata u ma tistax tiġi aċċessata faċilment. Minkejja l-azzjonijiet leġiżlattivi reċenti:

- It-titjib tal-kwalità tal-arja fil-bliet jista’ jieħu bosta snin, minħabba n-numru kbir ta’ karozzi niġġiesa ħafna li diġà hemm fit-toroq.
- Filwaqt li aktar minn 10 miljun vettura ta’ marki differenti ġew irtirati mis-suq, id-*data* limitata disponibbli tindika li l-impatt fuq l-emissjonijiet ta’ NO_x kien żgħir.
- Filwaqt li l-introduzzjoni tat-test RDE wasslet għal tnaqqis sinifikanti fl-emissjonijiet ta’ NO_x minn karozzi li jaħdmu bid-diżil, l-impatt seta’ kien anke akbar li kieku ġie adottat il-limitu temporanju ta’ 128 mg/km għall-NO_x propost inizjalment, minflok dak ta’ 168 mg/km.

75 Fil-każ tal-bidliet leġiżlattivi li ġew introdotti, irid jgħaddi ftit ta’ żmien qabel ma t-titjib isir evidenti. L-isfidi li ġejjin jista’ jkollhom impatt fuq l-implimentazzjoni effettiva ta’ dawn il-bidliet:

- L-effettività tal-kontrolli tas-sorveljanza tas-suq se tkun tiddependi fuq l-istabbiliment u l-implimentazzjoni tagħhom min-naħa tal-Istati Membri.
- Filwaqt li l-ambitu għall-ottimizzazzjoni tal-karozzi sar aktar ristrett u l-leġiżlazzjoni reċenti tal-Kummissjoni tipprevedi li jkun hemm monitoraġġ aħjar tad-diskrepanza bejn iċ-ċifri miksuba fil-laboratorju u l-emissjonijiet ta' CO_2 fit-triq, il-manifatturi jistgħu jsibu flessibbiltajiet ġodda fit-test WLTP li jitwettaq fil-laboratorju biex inaqqsu l-emissjonijiet tagħhom ta' CO_2.
- Hemm ir-riskju li l-manifatturi jottimizzaw il-vetturi għat-test RDE u li l-emissjonijiet ta' NOx barra mil-limiti ta' dan it-test jibqgħu għoljin. L-ittestjar ta' karozzi fiċ-ċirkolazzjoni lil hinn mill-parametri tal-RDE jista' jindirizza dan ir-riskju.
- L-ittestjar indipendenti minn partijiet terzi, li ġie introdott dan l-aħħar, jista' jkun limitat minħabba l-ispejjeż għoljin għat-testijiet tal-kejl tal-emissjonijiet WLTP u RDE.

Akronimi u abbrevjazzjonijiet

ACEA: Assoċjazzjoni Ewropea tal-Manifatturi tal-Vetturi

BEUC: L-Uffiċċju Ewropew tal-Għaqdiet tal-Konsumaturi (bil-Franċiż, *Bureau Européen des Unions de Consommateurs*)

CO_2: Diossidu tal-karbonju

DĠ CLIMA: Direttorat Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea għall-Azzjoni Klimatika

DĠ GROW: Direttorat Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea għas-Suq Intern, l-Industrija, l-Intraprenditorija u l-SMEs

DĠ JUST: Direttorat Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea għall-Ġustizzja u l-Konsumaturi

EEA: Aġenzija Ewropea għall-Ambjent

EMIS: Kumitat ta' Inkjesta dwar il-Kejl tal-Emissjonijiet fis-Settur Awtomobilistiku

EPA: Aġenzija għall-Protezzjoni tal-Ambjent tal-Istati Uniti

ICCT: Kunsill Internazzjonali dwar it-Trasport Nadif

JRC: Direttorat Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea għaċ-Ċentru Konġunt tar-Riċerka

NEDC: Ċiklu Ġdid tas-Sewqan Ewropew

NO_X: Ossidi tan-nitroġenu

PEMS: Sistema Portabbli għall-Kejl tal-Emissjonijiet

PM: Materja Partikulata

RDE: Emissjonijiet f'Sewqan Reali

T&E: Trasport u Ambjent

TAA: Awtorità tal-approvazzjoni tat-tip

TS: Servizzi Tekniċi

WLTP: Proċedura ta' Ttestjar armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi ħfief

Glossarju

Approvazzjoni tat-tip: Proċess applikat mill-awtoritajiet tal-Istati Membri, qabel ma jawtorizzaw it-tqegħid ta' mudell ġdid ta' vettura fis-suq, biex jiċċertifikaw li dan il-mudell ikun jissodisfa l-istandards kollha tal-UE relatati mas-sikurezza, l-ambjent u l-konformità tal-produzzjoni.

Awtorità tas-sorveljanza tas-suq: L-awtorità tal-Istat Membru responsabbli biex tivveriifka li l-prodotti li diġà jkunu jinsabu fis-suq ikunu sikuri u mhux ta' ħsara għall-ambjent, kif ukoll li l-prodotti li jkunu qed jinbiegħu jkunu l-istess bħal dawk li ġew ittestjati u approvati inizjalment.

Awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip (TAA): Awtoritajiet pubbliċi tal-Istati Membri inkarigati miċ-ċertifikazzjoni ta' vetturi qabel ma dawn jitqiegħdu fis-suq tal-UE.

Ċiklu Ġdid tas-Sewqan Ewropew (NEDC): Ċiklu ta' prova tas-sewqan biex jiġu vvalutati l-emissjonijiet tal-exhaust ta' karozzi matul il-proċess tal-approvazzjoni tat-tip tagħhom. Fih jitkejlu l-emissjonijiet ta' CO_2, NO_x, PM, PN u THC f'kundizzjonijiet ta' laboratorju standardizzati.

Emissjonijiet ta' materja partikulata (PM): Dan jikkorrispondi għall-massa tal-materjal partikulat kollu li joħroġ mill-exhaust ta' vettura.

Emissjonijiet tan-numru ta' partikuli (PN): Dan jikkorrispondi għan-numru totali ta' partikuli solidi li joħorġu mill-exhaust ta' vettura.

Ittestjar ta' Emissjonijiet f'Sewqan Reali (RDE): Proċedura ta' ttestjar, li tikkomplementa l-ittestjar ta' emissjonijiet li jitwettaq fil-laboratorju, u li l-għan tagħha huwa li tikkonferma r-riżultati miksuba fil-laboratorju għall-NO_x u l-PN f'kundizzjonijiet ta' sewqan reali.

Ossidi tan-nitroġenu (NOx): Terminu ġeneriku għal diversi tipi ta' gassijiet komposti minn atomi tan-nitroġenu u tal-ossiġenu, bħall-ossidu nitriku (NO) u d-diossidu tan-nitroġenu (NO_2). Dawn jitqiesu bħala sustanzi niġġiesa u huma differenti mill-gass tan-nitroġenu (N_2) li jinsab b'mod naturali fl-arja. L-ossidi tan-nitroġenu jikkontribwixxu għall-formazzjoni ta' smogg, ta' xita aċiduża, kif ukoll ta' ożonu troposferiku.

Partikuli (partikulati): Taħlita ta' partikuli solidi u ta' qatriet ta' likwidu li jinsabu fl-arja. Dawn ivarjaw fid-daqs u fl-għamla, u jistgħu jkunu viżibbli għall-għajn (bħal trab, ħmieġ, ġmied, jew duħħan), jew ta' daqs mikroskopiku. It-terminu "partikula" jintuża konvenzjonalment għall-materja fil-fażi fl-ajru (materja sospiża), u t-terminu "partikulata" għall-materja depożitata.

Proċedura ta' Ttestjar armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi ħfief (WLTP): Ċiklu ta' prova tas-sewqan biex jiġu vvalutati l-emissjonijiet tal-exhaust ta' karozzi matul il-proċess tal-approvazzjoni tat-tip tagħhom. Fih jitkejlu l-emissjonijiet ta' CO_2, NO_x, PM, PN u THC f'kundizzjonijiet ta' laboratorju standardizzati.

Servizzi tekniċi (TS): Korpi għall-ittestjar u laboratorji maħtura speċifikament mill-awtoritajiet tal-approvazzjoni tat-tip fl-Istati Membri biex iwettqu testijiet tal-approvazzjoni tat-tip f'konformità mal-leġiżlazzjoni tal-UE.

Standards Euro "x": Standards ta' emissjonijiet Ewropej għal vetturi ħfief iddefiniti permezz ta' serje ta' atti leġiżlattivi tal-UE. Dawn tipikament jissejħu Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, u Euro 6, skont l-istadju li fih ikunu ġew implimentati.

Annessi

Anness I – Leġiżlazzjoni ewlenija dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vettura u l-ittestjar tal-emissjonijiet fl-UE

Leġiżlazzjoni dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vettura fl-UE

Il-bażi legali prinċipali għall-approvazzjoni tat-tip ta' vettura fl-UE kienet id-Direttiva 2007/46/KE (Direttiva Qafas). Attwalment, din id-Direttiva tikkoeżisti mar-Regolament (UE) 2018/858, li se jkun japplika bis-sħiħ mill-1 ta' Settembru 2020. Il-qafas il-ġdid jagħti setgħat ta' infurzar lill-Kummissjoni, kif ukoll mandat għall-ittestjar obbligatorju tal-vetturi.

Il-Proċedura ta' Ttestjar Armonizzata fuq Livell dinji għall-Vetturi Ħfief (WLTP)

Id-WLTP ġiet inkorporata fil-leġiżlazzjoni tal-UE fl-2017, permezz tar-Regolament tal-Kummissjoni 2017/1151 tal-1 ta' Ġunju 2017. Hija tkejjel l-emissjonijiet ta' sustanzi niġġiesa bħal CO_2, NO_x, PM, PN u THC f'kundizzjonijiet ta' laboratorju standardizzati.

Pakketti leġislattivi dwar l-Emissjonijiet f'Sewqan Reali (RDE)

L-ewwel pakkett[77] jinkludi l-karatteristiki bażiċi tat-test RDE, bħall-ispeċifikazzjoni dwar ir-rotta għat-testijiet RDE, il-kunċett "familja ta' vettura", speċifikazzjoni dwar l-għodod ta' evalwazzjoni tad-*data* li għandhom jintużaw, ir-rekwiżiti tekniċi tat-tagħmir tal-PEMS u l-obbligi ta' rappurtar.

It-tieni pakkett[78] jinkludi kwistjonijiet bħal speċifikazzjoni dwar il-fatturi ta' konformità u l-iskeda ta' żmien għall-implimentazzjoni tal-RDE, kif ukoll l-introduzzjoni ta' parametri dinamiċi u limitu għaż-żieda fl-altitudni.

[77] Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) 2016/427 tal-10 ta' Marzu 2016 (ĠU L 82, 31.3.2016, p. 1).

[78] Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) 2016/646 tal-20 ta' April 2016 (ĠU L 109, 26.4.2016, p. 1).

It-tielet pakkett[79] jinkludi l-introduzzjoni tal-kejl tan-numru ta' partikulati (PN). Il-pakkett fih ukoll dispożizzjonijiet leġiżlattivi speċifiċi għall-vetturi ibridi u proċedura għall-inklużjoni tal-istartjar kiesaħ u ta' avvenimenti ta' riġenerazzjoni fit-test RDE.

Ir-raba' pakkett[80] ikopri testijiet ta' konformità waqt is-servizz ta' manutenzjoni u testijiet ta' sorveljanza, ittestjar minn partijiet terzi indipendenti u metodoloġija għall-evalwazzjoni ta' emissjonijiet f'sewqan reali. Huwa jagħti wkoll mandat għat-tnaqqis tal-fattur ta' konformità, li jieħu kont ta' varjazzjonijiet tekniċi u statistiċi fil-kejl tal-RDE, minn 1.50 għal 1.43.

Anness II – Speċifikazzjonijiet u limiti tat-test RDE

It-test RDE jrid jikkonforma ma' sett ta' speċifikazzjonijiet u ta' limiti stabbiliti fil-leġiżlazzjoni, kif jingħataw fil-qosor fit-***Tabella 3***.

Tabella 3 – Speċifikazzjonijiet u limiti tat-test RDE

Speċifikazzjonijiet/parametri		Dispożizzjonijiet
Durata totali tal-vjaġġ		Bejn 90 u 120 minuta
Distanza	Żona urbana	Aktar minn 16-il km
	Żona rurali	Aktar minn 16-il km
	Awtostrada	Aktar minn 16-il km
Kompożizzjoni tal-vjaġġ	Żona urbana	29-44 % tad-distanza
	Żona rurali	23-43 % tad-distanza
	Awtostrada	23-43 % tad-distanza
Veloċitajiet medji	Żona urbana	15-40 km/h
	Żona rurali	60-90 km/h
	Awtostrada	Aktar minn 90 km/h (aktar minn 100 km/h għal mill-inqas 5 minuti)
Tagħbija		≤90 % tal-piż massimu tal-vettura
Altitudni	Moderata	0-700 metru 'l fuq mil-livell tal-baħar
	Estiża	700-1 300 metru 'l fuq mil-livell tal-baħar

[79] Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) 2017/1151 tal-1 ta' Ġunju 2017 (ĠU L 175, 7.7.2017, p. 1).

[80] Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) 2018/1832 tal-5 ta' Novembru 2018 (ĠU L 301, 27.11.2018, p. 1).

Differenza fl-altitudni		Mhux aktar minn 100 metru bejn il-bidu u t-tmiem tal-ittestjar
Żieda kumulattiva fl-altitudni		1 200 metru għal kull 100 km
Temperatura ambjentali	Moderata	0 sa 30°C
	Estiża	-7 sa 0°C u 30 sa 35°C
Perċentwal ta’ waqfiet		6-30 % taż-żmien f’żona urbana
Veloċità massima		145 km/h (160 km/h għal 3 % ta’ sewqan fuq l-awtostrada)
Użu ta’ sistemi awżiljarji		Jistgħu jintużaw fit-triq (dan jinkludi, pereżempju, sistemi stop-start awtomatiċi)

Sors: Il-QEA, ibbażat fuq il-leġiżlazzjoni u fuq xogħol imwettaq mill-ICCT.

Tim tal-QEA

Dan id-dokument informattiv u analitiku ġie adottat mill-Awla I, Użu sostenibbli tar-riżorsi naturali, li hija mmexxija minn Nikolaos Milionis, Membru tal-QEA. Il-kompitu tmexxa minn Samo Jereb, Membru tal-QEA, li ngħata appoġġ minn Kathrine Henderson, Kap tal-Kabinett u Jerneja Vrabic, Attaché tal-Kabinett; Michael Bain, Maniġer Prinċipali; Jindrich Dolezal, Kap tal-Kompitu; Ernesto Roessing, João Nuno Coelho Dos Santos, Radostina Simeonova u Joachim Otto. Richard Moore pprovda appoġġ lingwistiku.

Mix-xellug għal-lemin: João Nuno Coelho Dos Santos, Ernesto Roessing, Michael Bain, Jindrich Dolezal, Samo Jereb, Jerneja Vrabic.

L-iskoperta tal-manipulazzjoni tas-sistemi għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi mill- grupp Volkswagen, l-hekk imsejjaħ skandlu "dieselgate", li feġġ f'Settembru 2015, xeħtet taħt lenti qawwija l-kwistjoni tad-diskrepanzi bejn iċ-ċifri tal-laboratorju u l-emissjonijiet tal-vetturi fit-triq. Dan id-dokument informattiv u analitiku jippreżenta l-azzjonijiet li ttieħdu, fil-livell tal-Unjoni Ewropea u tal-Istati Membri, u jiddeskrivi l-bidliet li saru fis-sistema għall-kejl tal-emissjonijiet tal-vetturi wara Settembru 2015. Id-dokument ma għandux l-għan li jeżamina jekk l-azzjonijiet li ttieħdu u li ġew proposti solvewx il-problema.

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet

IL-QORTI EWROPEA TAL-AWDITURI
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Mistoqsijiet: eca.europa.eu/mt/Pages/ContactForm.aspx
Sit web: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

© Unjoni Ewropea, 2019.
Għal kull użu jew riproduzzjoni ta' ritratti jew materjal ieħor li ma jaqax taħt id-drittijiet tal-awtur tal-Unjoni Ewropea, irid jintalab il-permess direttament mingħand id-detenturi tad-drittijiet tal-awtur.
Paġna ta' quddiem: © L-Unjoni Ewropea 2013 PE / Jennifer Jacquemart
Il-Figuri 2, 3, 4 u 5 (kollha mmodifikati mill-awdituri tal-QEA): © Il-Kunsill Internazzjonali dwar it-Trasport Nadif.
Liċenzja: CC BY-SA 3.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/).