

■ Dieseluri murdare invadează estul: episodul România

Noi dovezi arată că în anul 2017 au fost exportate spre România 370.000 de automobile diesel la mâna a doua, vechi și extrem de poluante.

Octombrie 2018

1. Orașele occidentale interzic mașinile diesel poluante

De când Volkswagen a fost prins trișând emisiile în SUA, scandalul Dieseldate s-a răspândit la nivel mondial cuprinzând majoritatea producătorilor europeni de automobile. Cu toate acestea, în ciuda scandalului, numărul de mașini și camionete poluante¹ pe drumurile europene continuă să crească, iar acum este estimat la 43 de milioane². A existat o acțiune minimală pentru a remedia defecțiunile sistemelor de control al emisiilor pentru vehiculele diesel, după cum arată actualizările periodice ale Comisiei Europene³. Având în vedere numărul mare de vehicule puternic poluante în circulație, nivelurile de poluare a aerului continuă să fie extrem de ridicate, iar cetățenii continuă să sufere consecințele: poluarea cronică cu dioxid de azot (NO₂) cauzată în mare măsură de fumul de motorină - care provoacă anual 75.000 de decese premature în UE⁴, și chiar mai mari daune sănătății publice și bunăstării. Între timp, majoritatea statelor membre nu îndeplinesc standardele UE privind calitatea aerului, iar cea mai recentă rundă de proceduri de încălcare a dreptului comunitar în materie a fost anunțată în mai 2018⁵.

Poluarea ridicată a aerului cauzată de manipularea sistemelor de post-tratare de către producătorii auto duce la creșterea numărului de orașe care aleg să interzică mașinile diesel. Multe orașe germane și italiene s-au alăturat Parisului, Madridului, capitalei norvegiene, Oslo, Amsterdamului și Atenei în anunțurile recente care restricționează accesul vehiculelor diesel pe străzile lor⁶. Aceste interdicții dure îi împing pe șoferi să renunțe la autoturismele diesel și să le vândă. Multe dintre aceste mașini diesel murdare vor ajunge în țările Europei Centrale și de Est, exportând poluarea tot dinspre vest spre est⁷. Există puține măsuri eficiente pentru a restricționa circulația vehiculelor poluante în orașele din Europa Centrală și de Est – doar o măsură a fost planificată în Praga pentru anul 2019, dar și aceasta a fost amânată - deci diesel-urile pot continua să polueze cu impunitate.

Fluxul de diesel-uri ieftine, neaduse la zi, la mâna a doua, mai degrabă va exporta pur și simplu problema poluării aerului, decât o va rezolva, aprofundând diviziunea Est-Vest privind calitatea aerului în UE. Într-o încercare de a analiza amploarea problemei și urmând studiile T&E ale fluxurilor de mașini

¹ Poluant sau murdar se referă la mașinile care emit de peste 3 ori limita de NO_x pe stradă.

² Transport & Environment, [Cars with engines: can they ever be clean?](#), September 2018

³ European Commission, [State of play of the recall actions related to NO_x emissions](#), September 2018

⁴ European Environment Agency, [Air quality in Europe - 2018 report](#), October 2018

⁵ Transport & Environment, [Why air quality is about to land EU countries in court](#), May 2018

⁶ [Urban Access Regulations in Europe](#)

⁷ Reuters, [Don't export old diesels to eastern Europe, EU warns German carmakers](#), October 2018

diesel second-hand în Bulgaria⁸ și Polonia⁹, această informare explică fluxurile auto second-hand în România și modelează maniera în care emisiile de NOx medii vor evolua până în 2040. În sfârșit, studiul expune opțiunile pe termen scurt la dispoziția statelor membre pentru a restricționa aflul de vehicule diesel second-hand cu grad ridicat de poluare, pe baza unei analize juridice comandate recent.

2. Aproape 370.000 de vehicule diesel exportate în România în 2017

Nivelul poluării aerului în România e unul dintre cele mai grave din Europa. El cauzează anual peste 22.500 de decese premature, dintre care aproape 1.900 sunt direct imputabile emisiilor de NO₂¹⁰. Comisia Europeană dă în judecată România la Curtea Europeană de Justiție pentru că nu a reușit să atingă limitele de emisii pentru 2010 la particulele cancerigene din aglomerația Bucureștiului¹¹. Exportul de vehicule foarte poluante către România este inacceptabil, având în vedere că nivelul poluării aerului este deja foarte ridicat. *Figura 1* de mai jos arată numărul de dieseluri importate în România și poluarea toxică pe care o aduc.

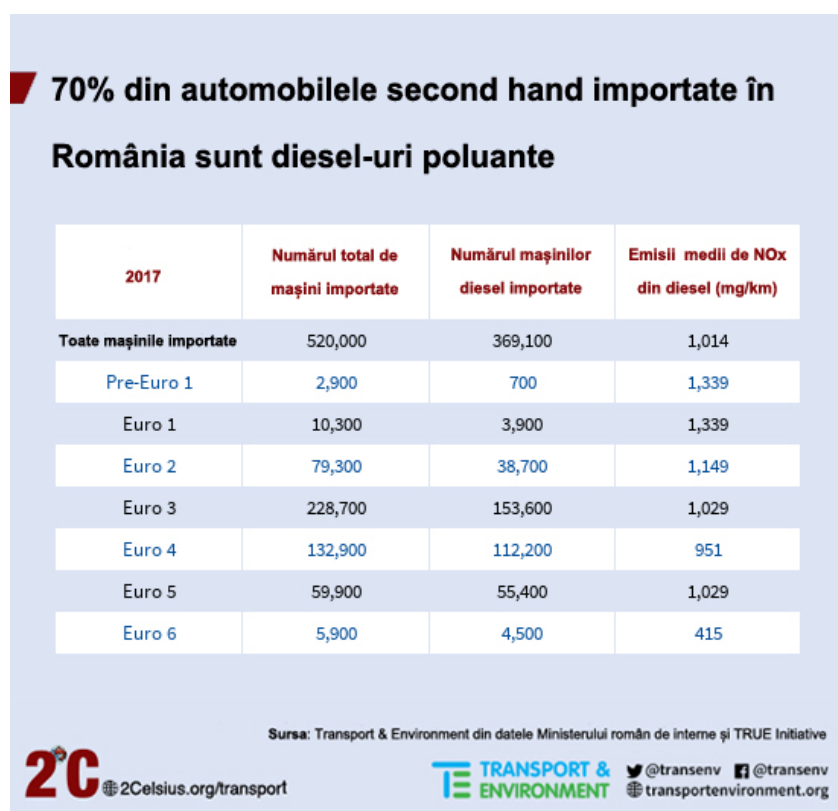


Figura 1: Numărul mașinilor second hand importate în România în 2017 conform cu clasa Euro, inclusiv emisiile medii de NOx

⁸ Transport & Environment, [Dirty diesels heading East](#), April 2018

⁹ Transport & Environment, [Dirty diesels heading East: Polish edition](#), October 2018

¹⁰ European Environment Agency, [Air quality in Europe - 2018 report](#), October 2018

¹¹ European Commission, [Air quality: Commission takes action to protect citizens from air pollution](#), Press release, May 2018

Cu totul special, datele arată:

- Numai anul trecut, România a importat aproape 520.000 de autoturisme second-hand, **peste 70% dintre acestea fiind diesel-uri poluante**. Aceasta este o cotă deosebit de mare față de celelalte țări (o treime în Bulgaria și 40% în Polonia);
- Peste 80% din diesel-uri au fost produse înainte de 2011, adică înainte de intrarea în vigoare a standardelor Euro 5 pentru toate autoturismele - care necesitau filtre de particule diesel (DPF). Aceasta înseamnă că marea majoritate a acestor autoturisme importate nu sunt echipate cu DPF standard și, prin urmare, emit particule fine periculoase care provoacă cancer; particulele fine sunt deja o problemă serioasă în România;
- În ceea ce privește dioxidul de azot toxic (NO₂), în plin scandal Dieseltgate, **diesel-urile importate în România anul trecut emit, în medie, de peste 12,5 ori actuala limită a NO_x Euro 6 – sau, în cifre absolute, 1.014 mg/km în loc de 80mg/km** (necesară pentru autoturismele aflate în vânzare astăzi), similar nivelului de la diesel-urile importate în Bulgaria sau Polonia;
- Un motor diesel mediu importat în România anul trecut **ar emite aproximativ 7,4 kg de NO_x toxic într-un an** (pe baza kilometrajului anual românesc de aproximativ 7.300 km);
- Cele mai multe mașini au venit **din Germania (78%)**, restul provenind din Italia (10%), Austria (4%), Olanda și Belgia (3% fiecare).

Ipotezele detaliate și sursele de date pot fi găsite în anexă.

În urma alegerilor parlamentare din 2016, taxa asupra autoturismelor ("timbrul de mediu") a fost eliminată la 1 februarie 2017. Decizia a venit după ani de litigii cu Comisia Europeană privind proiectarea taxei și comparabilitatea acesteia cu legislația UE. De atunci, nu s-a aplicat nici o taxă dedicată momentelor când autovehiculele sunt înregistrate sau importate. Este foarte posibil ca aceasta

să fi contribuit în mod semnificativ la creșterea importurilor de autovehicule de ocazie din Europa de Vest. Într-adevăr, numărul de automobile diesel importate în România aproape s-a triplat între 2015 și 2017, de la 137.000 la 370.000. Ponderea autoturismelor diesel a crescut de la 55% din autoturismele importate în 2015 la 71% în 2017. Majoritatea mașinilor diesel importate sunt Euro 3 (mașini produse între 2000 și 2005), reprezentând aproximativ 40% din importurile de vehicule pe motorină din ultimii trei ani.

2017 a înregistrat o tendință către importul automobilelor diesel mai vechi în comparație cu 2015 și 2016: vârsta medie a automobilelor diesel importate în anul 2017 a fost de 11,5 ani, în timp ce în perioada 2015 și 2016 aceasta era de aproximativ 9 ani. Importurile de diesel-uri cu Euro 3 au crescut (de la 36% în 2015 până la 42% în 2017), în timp ce importurile de autovehicule diesel Euro 5 au scăzut (de la 23% în 2015 la 15% în 2017, totuși după un vârf de 28% în 2016).

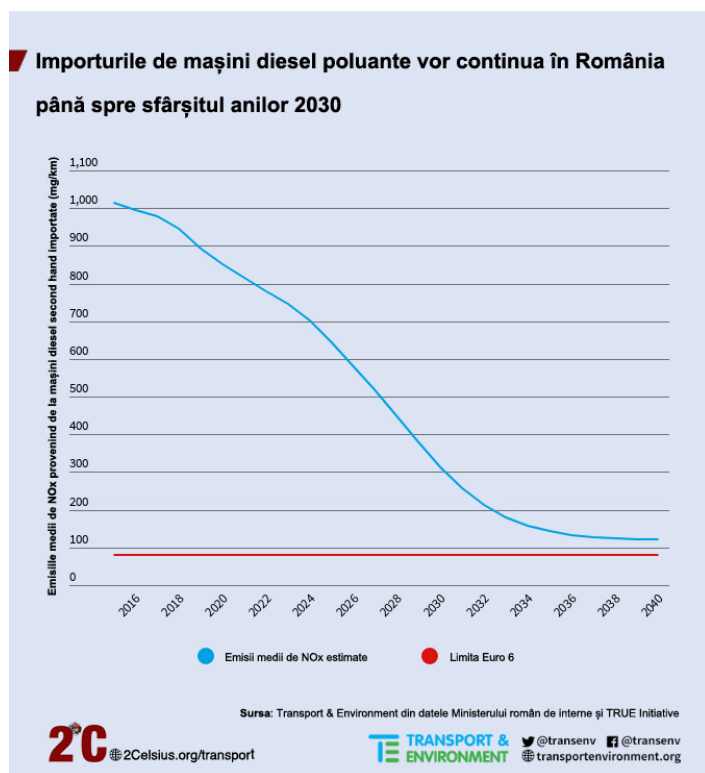


Figura 2: Estimarea emisiilor medii de NO_x pe viitor la mașinile diesel second hand importate

Importurile de autoturisme diesel Euro 4 au rămas constante (28-30%). Șocant este că și importurile de autovehicule vechi Euro 2 cu motor diesel cresc (10% în 2017, după 7% în 2016).

Aceste tendințe sunt deranjante: România importă o cotă mare de mașini diesel murdare care, în medie, sunt chiar mai poluante și mai vechi decât vehiculele aduse în Polonia și Bulgaria. În același timp, este important să subliniem faptul că importul de vehicule noi diesel nu este o soluție ca atare, deoarece emisiile de NOx în lumea reală de la autoturismele Euro 3 la Euro 5 au rămas mai mult sau mai puțin la fel (la aproximativ 1.000 mg/km).

T&E a modelat și modul în care se așteaptă ca emisiile NOx medii să evolueze până în 2040, ținând seama de vârsta actuală a vehiculelor din România și de noile reglementări Euro 6d-temp și Euro 6d, conform cărora emisiile de NOx în viața reală sunt mai scăzute. Tendința prezentată în *Figura 2* subliniază faptul că emisiile medii de NOx ale autoturismelor diesel importate din România vor continua să emită niveluri periculoase de NOx pentru încă 15 ani și nu ar atinge limita de reglementare pe șosea de 120mg/km decât spre sfârșitul anilor 2030.

3. Statele membre pot lua măsuri pentru a restrânge afluxul de autovehicule diesel, arată noi analize juridice

Există o nevoie clară de măsuri pentru a evita poluarea a mașinilor diesel de mână a doua. Ele fac obiectul unui dumping în țările din Europa Centrală și de Est, transferând problema poluării toxice către regiunile mai puțin bogate. Acest lucru este împotriva valorilor fundamentale ale proiectului european - toți cetățenii UE au drepturi egale la aer curat. În consecință, UE ar trebui să ia măsuri pentru a limita fluxul mașinilor diesel vechi poluante într-un mod care protejează mediul și sănătatea publică și este aliniat la reglementările Pieței Unice. Dar, în absența unor soluții europene, Statele Membre ar trebui să ia măsuri pentru a-și proteja cetățenii.

Federația Europeană pentru Transport & Mediu (T&E) a solicitat o analiză juridică¹² pentru a revizui opțiunile pe termen scurt disponibile statelor membre pentru a limita afluxul de vehicule diesel de mare putere cu poluare, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE (privind omologarea de tip a vehiculelor noi) și Directiva 2008/50/CE (privind calitatea aerului). Această analiză evidențiază mai multe opțiuni, printre care:

- "În temeiul Directivei 2007/46/CE privind omologarea de tip a vehiculelor noi, statele membre ar putea lua în considerare notificarea Comisiei cu privire la intenția lor de a adopta o interdicție imediată privind înmatricularea, vânzarea, introducerea în circulație sau circulația autovehiculelor noi și second-hand diesel care nu respectă omologarea de tip pentru, printre altele, impactul acestora asupra sănătății publice și asupra mediului, urmând procesul prevăzut la articolul 114 din Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene. [...] Articolul 29 din Directiva 2007/46/CE permite unui stat membru să refuze înregistrarea sau să autorizeze vânzarea sau punerea în circulație pe teritoriul său a vehiculelor noi, timp de cel mult șase luni, în cazul în care aceste vehicule "dăunează grav mediului sau sănătății publice. "

- "pentru vehiculele diesel de ocazie care nu au făcut încă obiectul unei retrageri pentru neconformitatea cu omologarea de tip, în cazul în care vehiculele sunt susceptibile de a fi neconforme, autoritățile ar putea stabili dacă există un "risc grav pentru sănătatea publică sau protecția mediului" și,

¹² Transport & Environment, [Dirty diesels heading East: Polish edition](#), October 2018

dacă este cazul, informează statul membru care a acordat omologarea de tip pentru a se asigura că producătorul ia un set de măsuri pentru neutralizarea riscului."

Statele membre pot utiliza dispozițiile Directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător pentru a propune limite de emisii pentru vehiculele importate care sunt "mai stricte", dar nu constituie "discriminare arbitrară sau restricție mascată a comerțului", sunt "proporționale" și să notifice în mod corespunzător aceste măsuri Comisiei Europene:

- "Statele membre ar trebui să stabilească implicațiile aflului de vehicule diesel la mâna a doua asupra păstrării celei mai bune calități a aerului înconjurător pe teritoriul lor, precum și impactul potențial asupra depășirilor valorilor limită în anumite orașe sau regiuni, astfel încât să se exprime nivelul de protecție dezirabil pentru a facilita măsurile referitoare la vehiculele diesel la mâna a doua. "

- "Statele membre ar trebui apoi să revizuiască diferitele măsuri disponibile pentru a atinge nivelul de protecție dorit, inclusiv cele specifice vehiculelor diesel second-hand, precum și măsuri mai generale împotriva oricărui vehicul diesel care emite peste anumite limite de emisii [...]".

Prin urmare, există măsuri care să permită statelor membre să limiteze circulația diesel-urilor murdare, inclusiv o interdicție temporară de circulație directă și o măsură pe termen mai lung, dacă sunt prezentate noi dovezi privind siguranța sau detrimentul sănătății publice.

Concluzii

Cea mai mare moștenire a campaniei Dieselgate este parcul actual de cel puțin 43 de milioane de diesel-uri murdare pe șoselele Europei. Acestea riscă să fie transferate către țările mai puțin bogate, deoarece orașele din Europa de Vest restricționează progresiv accesul la modele vechi și mai poluante. În locul actualei abordări fragmentare a modernizărilor mașinilor existente, cum ar fi recentul acord cinic din Germania, merită să susțină vânzările mai mult decât să investească în adaptarea lor la norme, Comisia Europeană și guvernele ar trebui să se pună de acord asupra unui program cuprinzător la nivelul UE pentru a îmbunătăți milioane de vehicule ce depășesc normele de poluare. Pe lângă curățarea flotei existente, noile standarde UE privind emisiile de CO2 pentru autoturisme și autoutilitare aflate în prezent în curs de negociere vor face parte dintr-o soluție pe termen lung prin creșterea numărului de mașini noi și accesibile cu emisii zero. Pe fondul unor acuzații de înșelăciune și cartel, este timpul să nu mai apărăm industria dieselului discreditat și să protejăm în schimb sănătatea publică, consumatorii și credibilitatea Europei. Cetățenii UE de pretutindeni merită accesul la aer curat; nu trebuie să existe cetățeni de mâna a doua.

Pentru mai multe informații

Raul Cazan
Președinte
2Celsius
raul@2celsius.org
Tel. +40 (0)731 001 248

Julia Poliscanova
Clean Vehicles & Air Quality Manager
Transport & Environment
julia.poliscanova@transportenvironment.org
Tel: +32(0)2 851 02 18

Jens Müller
Diesel & Air Quality Coordinator
Transport & Environment
jens.mueller@transportenvironment.org
Tel. +32 (0)488 367 353

Florent Grelier
Clean Vehicles Engineer
Transport & Environment
florent.grelier@transportenvironment.org
Tel: +32(0)2 851 02 14

Anexă

Numărul de autovehicule diesel poluante importate în România și emisiile medii respective de NOx (Figura 1) prezentate în această lucrare de informare se bazează pe următoarele surse de date:

- Rezultatele emisiilor de NOx provin din baza de date de teledetecție analizată prin TRUE Initiative¹³, care include Fundația FIA, ICCT, C40 Cities, Global NCAP și Transport & Mediu. Baza de date de teledetecție este o compilație a proiectului CONOX de peste 700.000 de măsurări instantanee în lumea reală privind emisiile de autoturisme între 2011 și 2017. Tehnologia de teledetecție a fost utilizată într-o serie de țări europene, printre care: Franța, Spania, Suedia, Elveția și Marea Britanie.
- Datele privind NOx utilizate pentru acest briefing se concentrează pe autoturismele Euro 3 până la cele Euro 6, grupate pe familii de motoare, toate aprobate conform reglementărilor NEDC în laborator. În schimb, pentru autoturismele Euro 1 și Euro 2, au fost utilizate emisiile medii de NOx ale acestor autoturisme diesel, deoarece erau disponibile prea puține date pentru a avea o diviziune consecventă pe o familie de motoare.
- Lista mașinilor de ocazie importate înmatriculate pentru prima dată în România în perioada 2015 - 2017 este prezentată de Ministerul de Interne al României, pentru care Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV) publică statistici online cu informații tehnice detaliate.
- Informațiile referitoare la kilometrajul anual din România sunt preluate din modelul intern al Transport & Mediu, European Transportation Roadmap Model (EUTRM), dezvoltat de Cambridge Econometrics.
- Originea vehiculelor de mână a doua exportate în România este de asemenea preluată din modelul EUTRM al Transport & Mediu, care include fluxurile comerciale bilaterale dintre țările UE-28, preluate din datele import/export ale vehiculelor, elaborate de DG Climate Action,¹⁴ Öko-Institut¹⁵ și date Eurostat Comext.

În plus față de date, au fost utilizate următoarele ipoteze:

- În datele furnizate de DRPCIV, autovehiculele alimentate cu GPL și CNG au fost excluse din analiză, deoarece baza de date TRUE Initiative pentru teledetecție nu include date pentru aceste tehnologii ale motoarelor. Cu toate acestea, aceste mașini au reprezentat mai puțin de 1.000 de importuri anuale pentru cei trei ani analizați, adică o sumă neglijabilă. În plus, au fost excluse de la analiză și automobile fără informații despre tipul de combustibil, adică aproximativ 1 import anual, de asemenea o sumă foarte neglijabilă.
- Clasa Euro pentru fiecare mașină importată nu este inclusă în datele DRPCIV. Pentru determinarea standardului Euro pentru fiecare vehicul a fost utilizată o abordare simplificată prin cuplarea primului an de înregistrare la anii de implementare (pentru toate tipurile) fiecărui standard Euro. De exemplu, o mașină înregistrată pentru prima dată în 2015 sau ulterior este considerată ca fiind Euro 6, în timp ce o mașină înregistrată între 2011 și 2014 este considerată ca fiind Euro 5, etc.
- Se presupune că autovehiculele cu motor diesel înainte de Euro 1 au aceleași emisii de NOx ca și autoturismele Euro 1, deoarece baza de date TRUE pentru inițierea teledetecției nu include date provenind de la astfel de vehicule. Aceasta poate fi văzută ca o presupunere conservatoare. Cu toate acestea, deoarece numărul de autovehicule diesel importate înainte de

¹³ TRUE Initiative, [Determination of real-world emissions from passenger vehicles using remote sensing data](#), June 2018

¹⁴ European Commission, DG CLIMA, [Data gathering and analysis to improve the understanding of 2nd hand car and LDV markets and implications for the cost effectiveness and social equity of LDV CO₂ regulations](#), May 2016

¹⁵ Öko-Institut, [European second-hand car market analysis](#), February 2011

Euro 1 este marginal (0,1% din totalul dieselelor importate), această ipoteză nu are un efect semnificativ asupra emisiilor medii de NOx.

Proiecția emisiilor medii de NOx ale autoturismelor diesel importate în România (*Figura 2*) a fost realizată urmând pașii de mai jos:

- Distribuția medie pe vârste a mașinilor diesel de ocazie importate a fost determinată pe baza datelor DRPCIV din România din 2015 până în 2017 și presupuse a rămâne constante. Curba de distribuție pe vârste acoperă importurile în vârstă de la 0 ani până la 25 de ani, deoarece automobilele diesel mai vechi reprezintă mai puțin de 0,5% din importurile de dieseluri.
- Pentru fiecare an între 2018 și 2040, standardul Euro este stabilit pentru fiecare grupă de vârstă pentru vehicule, urmând aceeași abordare simplificată descrisă mai sus. De exemplu, în 2020, o mașină importată în vârstă de 10 ani ar fi Euro 4, în timp ce în 2025 o mașină veche de 10 ani ar fi Euro 6.
- Pe baza importurilor proiectate în funcție de clasa Euro, emisiile de NOx sunt asociate în felul următor:
 - Pentru autovehiculele Euro 1 și Euro 2, valorile emisiilor de NOx sunt aceleași ca cele prezentate în *Figura 1*, adică emisiile medii de NOx măsurate prin teledetecție de către inițiativa TRUE. Pentru autoturismele cu motor diesel înainte de Euro 1 s-a presupus că emisiile de NOx erau aceleași cu cele ale autoturismelor diesel Euro 1;
 - Pentru autoturismele Euro 3 - Euro 6, au fost utilizate valorile medii ale NOx ale importurilor între 2015 și 2017. Valorile sunt comparabile cu cele prezentate în *Figura 1*;
 - De asemenea, a fost luată în considerare introducerea autoturismelor diesel Euro 6d-temp și Euro 6d. Autovehiculele Euro 6d-temp sunt vândute între 2018 și 2020, cu un nivel mediu de emisii de NOx de 168 mg/km, care este limita permisă de regulament.¹⁶ Autovehiculele diesel Euro 6d se presupune a fi vândute începând cu anul 2021, cu un nivel mediu de emisii de NOx de 120 mg/km, ceea ce reprezintă limita permisă de regulament.¹⁷ Cel mai recent pachet RDE versiunea a 4-a introduce o marjă PEMS mai mică pentru emisiile de NOx reducând limita NOx a dieselurilor Euro 6d la 114 mg/km, dar nu a fost aleasă pentru acest briefing deoarece această reglementare nu a fost încă publicată în Jurnalul Oficial. În plus, limita maximă a NOx reflectă și alegerea majorității producătorilor de mașini pentru a utiliza o valoare maximă RDE, așa cum permite regulamentul, care corespunde de fapt limitei maxime.¹⁸
- În cele din urmă, emisiile medii de NOx pentru fiecare an reprezintă suma valorii NOx pentru fiecare grupă de vârstă a vehiculelor (vârste între 0 și 25 de ani) înmulțită cu media distribuției pe vârstă.

¹⁶ Official Journal of the European Union, Regulations n°[2017/1151](#) & n°[2017/1154](#)

¹⁷ Ibid.

¹⁸ ACEA, [Access to Euro 6 RDE data](#) & JAMA, [Access to Euro 6 monitoring data](#)