

## Pomiar zanieczyszczenia w ruchu drogowym

Choć w ciągu ostatnich dziesięcioleci znacznie ograniczono emisje zanieczyszczeń z transportu, obecnie odnotowywany poziom zanieczyszczeń nadal wywiera niekorzystny wpływ na zdrowie ludzkie i środowisko naturalne. W rozporządzeniu wykonawczym w sprawie nowych badań, które lepiej odzwierciedlałyby rzeczywisty poziom emisji zanieczyszczeń w ruchu drogowym, Komisja określiła znacznie wyższe wartości dopuszczalne niż wartości obowiązujące obecnie, przy czym wartości te mieszczą się jednak poniżej aktualnego poziomu emisji. Podczas posiedzenia plenarnego Parlamentu w styczniu br. ma zostać przedstawiony projekt rezolucji blokujący projekt Komisji.

### Informacje ogólne

Choć w ciągu ostatnich dziesięcioleci znacznie ograniczono emisje zanieczyszczeń pochodzące z sektora transportu w Unii Europejskiej, [Europejska Agencja Środowiska](#) (EEA) informuje, że w 2013 r. sektor ten wytworzył w UE 46% tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) oraz ok. 14% emisji cząstek stałych. Te dwie substancje zanieczyszczające kojarzone są ze szkodliwym wpływem na zdrowie, środowisko naturalne i klimat. EEA szacuje, że co roku w EU-28 NO<sub>2</sub> jest przyczyną 72 000 przedwczesnych zgonów, zaś cząstki stałe – 403 000. Zdaniem [Komisji Europejskiej](#) ogólne koszty ochrony zdrowia związane z zanieczyszczeniem środowiska w UE sięgają 330–940 mld EUR rocznie.

Ograniczenia emisji NO<sub>x</sub>, cząstek stałych oraz innych substancji zanieczyszczających określono w [rozporządzeniach Euro 5 i 6](#). Jednak Wspólne Centrum Badawcze Komisji Europejskiej (JRC) odnotowało w 2013 r., że emisje NO<sub>x</sub> przez pojazdy z silnikiem Diesla (które stanowią 80% emisji NO<sub>x</sub> z transportu) były o ok. 2–5 razy wyższe niż wartości dopuszczalne określone normą homologacji tych pojazdów uzyskiwane podczas pomiarów laboratoryjnych. Na problem ten zwrócono szczególną uwagę w niedawnej [sprawie Volkswagena](#). EEA wskazuje, że rozbieżność ta wyjaśnia częściowo, dlaczego emisje NO<sub>x</sub> nie spadły zgodnie z oczekiwaniami, mając na uwadze, jak surowe były normy Euro od czasu ich wprowadzenia w 1992 r. (kiedy to dopuszczalny poziom emisji wynosił 970 mg/km). Stężenia NO<sub>x</sub> w Europie regularnie przekraczają unijne normy jakości powietrza, zaś ustalone w 2010 r. cele [krajowych pułapów emisji](#) NO<sub>x</sub> nie były przestrzegane w sześciu państwach członkowskich.

### Emisje w rzeczywistych warunkach jazdy

W 2011 r. Komisja Europejska utworzyła grupę roboczą, której zadaniem było opracowanie badań, które skuteczniej odzwierciedlałyby rzeczywiste warunki jazdy na drodze. W październiku 2015 r. przedstawiciele państw członkowskich wydali pozytywną opinię w sprawie [projektu rozporządzenia Komisji](#) wprowadzającego od września 2017 r. dla nowych rodzajów pojazdów badania rzeczywistych emisji w warunkach drogowych (RDE) za pomocą przenośnych systemów pomiaru emisji (zaś od września 2019 r. dla wszystkich nowych pojazdów). W projekcie rozporządzenia mowa jest o „nieprzekraczaniu” dopuszczalnych wartości NO<sub>x</sub> w oparciu o dopuszczalne wartości emisji z Euro 6 (80 mg/km) pomnożone o tzw. współczynnik zgodności. Począwszy od 2017 r. współczynnik ten wynosić będzie 2,1 (tzn. umożliwi emisje rzędu 168 mg/km), a różnice pomiędzy emisjami w badaniach homologacji typu i emisjami w rzeczywistym ruchu drogowym będą stopniowo niwelowane. Od 2020 r. wspomniany współczynnik wynosić będzie 1,5 (tzn. umożliwi emisje rzędu 120 mg/km), z poprawką na błędy pomiaru. Parlament Europejski i Rada mogą zablokować przyjęcie projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji.

## Stanowisko Parlamentu Europejskiego

W [projekcie rezolucji](#) przyjętym w dniu 14 grudnia 2015 r. Komisja Ochrony Środowiska naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności sprzeciwiła się projektowi rozporządzenia Komisji, twierdząc, że wprowadzi on ogólne odstępstwo od przestrzegania obowiązujących ograniczeń emisji, co oznacza jego brak zgodności z celem i treścią podstawowego rozporządzenia. W dokumencie tym wezwała ona również Komisję do niezwłocznego przedstawienia nowego projektu, najpóźniej do kwietnia 2016 r. Oczekuje się, że podczas posiedzenia plenarnego w styczniu odbędzie się głosowanie w sprawie tej rezolucji.

Zainteresowane strony wyraziły rozbieżne opinie w tej kwestii. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów [ACEA](#) podkreśla, że „bardzo trudno” będzie przestrzegać „nieprzekraczalnych” ograniczeń, co będzie wiązało się z „poważnymi konsekwencjami” dla producentów pojazdów, a także wywrze wpływ na redukcję CO<sub>2</sub>. Środowiskowa organizacja pozarządowa [ClientEarth](#) argumentuje, że ustalenie proponowanych ograniczeń jest decyzją polityczną, a nie techniczną, i wzywa do ustalenia współczynnika zgodności na poziomie nie wyższym niż 1,3.