

**Anfrage zur mündlichen Beantwortung O-000113/2015
an die Kommission**

Artikel 128 der Geschäftsordnung

Giovanni La Via

im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Vicky Ford, Liisa Jaakonsaari, Christel Schaldemose

im Namen des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

Jerzy Buzek

im Namen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

Michael Cramer

im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

Betrifft: Emissionsmessungen im Automobilsektor

Am 18. September 2015 veröffentlichte die Umweltagentur der Vereinigten Staaten von Amerika (Environmental Protection Agency – EPA) eine Mitteilung über einen Rechtsverstoß des Unternehmens Volkswagen. Die EPA und der kalifornische Ausschuss für Luftressourcen hatten verschiedene Dieselmotoren des Herstellers Volkswagen bewertet und Nachweise dafür erhalten, dass die Fahrzeuge im Verkehr eine bis zu 40-fach höhere Luftverschmutzung verursachen als im Rahmen der Emissionsstandards zulässig. Volkswagen räumte dann ein, die Tests für Diesel-Emissionswerte auf dem US-Markt durch die systematische Nutzung von „Abschaltgeräten“, mit denen Emissionstests für Stickoxide (NO_x) gefälscht werden können, manipuliert zu haben. Die Verwendung dieser Geräte ist gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausdrücklich verboten.

Angesichts der Tatsache, dass die Bürger sowie auch deren Gesundheit und die Luftqualität geschützt werden müssen und dafür gesorgt werden muss, dass die Verbraucher den in Europa geltenden Standards und Typgenehmigungsverfahren auch künftig Vertrauen entgegenbringen, müssen unbedingt Informationen vorgelegt werden, anhand deren bewertet werden kann, ob auch die europäischen Prüfsysteme durch Manipulation beeinträchtigt worden sind.

- Wie wird die Kommission vorgehen, um die potenziellen Manipulationen – der Art, wie sie in den Vereinigten Staaten ans Licht gekommen sind – am Genehmigungsverfahren in Bezug auf Emissionsgrenzen durch Volkswagen und andere Automobilhersteller umfassend zu untersuchen, und zwar sowohl im Hinblick auf diesel- als auch auf benzinbetriebene Fahrzeuge?
- Die einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden haben diese irreführenden Praktiken, die möglicherweise schon seit vielen Jahren zur Anwendung kommen, erst spät aufgedeckt. Welche Rolle hat die Kommission dabei bisher gespielt? Wie kann gewährleistet werden, dass die einzelstaatlichen Typgenehmigungsbehörden unabhängig agieren und ihrer Rechenschaftspflicht nachkommen?
- Sind neben NO_x auch andere Schadstoffemissionen betroffen – möglicherweise sogar Treibhausgasemissionen (CO₂)?
- Welche Schritte wird die Kommission unternehmen, um die Emissionsprüfungen zu verbessern und zu harmonisieren, sodass diese nach der Einführung der Emissionsprüfung im praktischen Fahrbetrieb der Verwendung der Kraftfahrzeuge unter realen Bedingungen besser Rechnung tragen? Wird diese Prüfmethodik bis 2017 mit einem Konformitätsfaktor von 1 und auf der Grundlage eines randomisierten Prüfzyklus eingeführt?
- Wird die Kommission unverzüglich Maßnahmen treffen, um ähnlichen Situationen vorzubeugen? Sind weitere Maßnahmen notwendig, um die Um- und Durchsetzung der Unionsgesetzgebung zu verbessern und Rechtslücken zu schließen?
- Welche Maßnahmen wird die Kommission treffen, um die Umsetzung der Strategie der EU für ein nachhaltiges, ressourceneffizientes Verkehrssystem für die Straße und andere Verkehrsträger zu stärken?

- Wie gedenkt die Kommission, das Parlament über ihre Untersuchungen auf dem Laufenden zu halten?

Eingang: 28.9.2015

Weiterleitung: 30.9.2015

Fristablauf: 7.10.2015