

Pytanie wymagające odpowiedzi ustnej O-000113/2015

do Komisji

art. 128 Regulaminu PE

Giovanni La Via

Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

Vicky Ford, Liisa Jaakonsaari, Christel Schaldemose

Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

Jerzy Buzek

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

Michael Cramer

Komisji Transportu i Turystyki

Przedmiot: Pomiar emisji w sektorze motoryzacyjnym

W dniu 18 września 2015 r. amerykańska Agencja Ochrony Środowiska (EPA) powiadomiła o naruszeniu dopuszczalnych wartości emisji przez koncern Volkswagen. EPA i kalifornijska Rada ds. Zasobów Powietrza oceniły szereg modeli samochodów z silnikiem Diesla wyprodukowanych przez Volkswagena i zgromadziły dowody potwierdzające, że pojazdy na drogach emitowały do 40 razy więcej zanieczyszczeń niż pozwalają na to normy emisji. Volkswagen przyznał po tym, że fałszował testy wartości emisji z silników Diesla na rynku amerykańskim, wykorzystując regularnie urządzenia ograniczające skuteczność działania, które wpływały na wiarygodność testowania emisji tlenków azotu (NO_x) i które są wyraźnie zabronione na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Z uwagi na wagę ochrony obywateli, ich zdrowia i jakości powietrza, a także zaufania konsumentów do stosowanych w Europie norm i mechanizmu homologacji niezwykle ważne jest zgromadzenie informacji w celu oceny, czy europejskie systemy testowania również ucierpiały na skutek takich manipulacji.

- Jak Komisja zamierza dokładnie zbadać wszelkie ewentualne manipulacje – jak te wykryte w Stanach Zjednoczonych – procedury homologacji w odniesieniu do dopuszczalnych wartości emisji, których dopuścił się Volkswagen i inni producenci samochodów, czy to w przypadku pojazdów z silnikiem Diesla, czy na benzynę?
- Krajowe organy udzielające homologacji typu późno wykryły te zwodnicze praktyki, które prawdopodobnie są stosowane od wielu lat. Jaka była dotychczasowa rola Komisji? Jak można zagwarantować niezależność i odpowiedzialność krajowych organów udzielających homologacji typu i zajmujących się testowaniem?
- Czy manipulacje dotyczą też emisji zanieczyszczeń innych niż NO_x, być może nawet emisji gazów cieplarnianych (CO₂)?
- Jakie kroki zamierza podjąć Komisja w celu poprawy i ujednoczenia metod testowania emisji, które odzwierciedlałyby lepiej rzeczywiste warunki użytkowania pojazdów silnikowych po wprowadzeniu testów emisji w rzeczywistych warunkach jazdy? Czy ta metodologia testowania zostanie wprowadzona do 2017 r. ze współczynnikiem zgodności wynoszącym 1 i na podstawie losowych testów cyklu?
- Czy Komisja podejmuje natychmiastowe działania, aby zapobiec podobnym sytuacjom? Czy konieczne są dalsze działania w celu poprawy wdrażania i egzekwowania przepisów UE oraz usunięcia luk?
- Jakie środki zamierza podjąć Komisja, aby usprawnić wdrażanie strategii UE na rzecz zrównoważonego, zasobooszczędnego systemu transportu w odniesieniu do transportu drogowego i innych rodzajów transportu?
- Jak Komisja zamierza informować Parlament o prowadzonych dochodzeniach?

Przedłożone: 28.9.2015
Przekazane: 30.9.2015
Termin na udzielenie odpowiedzi: 7.10.2015