

**Pytanie wymagające odpowiedzi ustnej O-00020/2019  
do Rady**

art. 128 Regulaminu PE

**Gerben-Jan Gerbrandy**

w imieniu grupy ALDE

**Eleonora Evi**

w imieniu grupy EFDD

**Kathleen Van Brempt, Seb Dance**

w imieniu grupy S&D

**Merja Kyllönen**

w imieniu grupy GUE/NGL

**Bas Eickhout**

w imieniu grupy Verts/ALE

Przedmiot: Ostatnie wydarzenia związane z aferą "Dieselgate"

W oświadczeniu prasowym z dnia 16 października 2018 r. w sprawie programu prac Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) na 2019 r. prezes ETO Klaus-Heiner Lehne zapowiedział, że ETO zbada podejście UE do pomiaru emisji z pojazdów, aby „ustalić, czy UE realizuje swoje obietnice”. Jakie środki – w świetle obaw wyrażonych w dokumencie informacyjnym ETO z dnia 7 lutego 2019 r. – podejmą państwa członkowskie, aby:

- a. wycofać z rynku „znaczną liczbę samochodów emitujących duże ilości zanieczyszczeń”?
- b. zrozumieć i rozwiązać problem ograniczonego wpływu dotychczasowego wycofywania pojazdów z obrotu na emisję NOx, również mając na względzie ograniczone skutki rozpoczętych aktualizacji oprogramowania?
- c. zapewnić skuteczność kontroli w ramach nadzoru rynku?
- d. uniemożliwić producentom samochodów wynajdywanie nowych możliwości manewru w kontekście badania laboratoryjnego WLTP w celu obniżenia emisji CO2 pojazdów?
- e. zapewnić, że producenci nie optymalizują pojazdów do badania RDE? Czy państwa członkowskie będą badać pojazdy dopuszczone do ruchu pod kątem parametrów wykraczających poza badanie RDE?

Ponad dwa lata po podjęciu przez Komisję decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie naruszenia przepisów przeciwko Niemcom, Luksemburgowi, Zjednoczonemu Królestwu i Włochom, nadal nie wyszło ono poza pierwszy etap, ponieważ wydaje się, iż niektóre państwa członkowskie nie współpracują lojalnie z Komisją. Czy wszystkie odnośne państwa członkowskie będą w pełni współpracować i przekazywać Komisji wszystkie informacje niezbędne do zakończenia procedury?

Jakie działania następcze państwa członkowskie podjęły w związku z naruszeniem limitów emisji i wymogów homologacji typu? W szczególności dlaczego Bułgaria, Irlandia, Słowenia, Szwecja i Węgry nadal nie przesyłały Komisji żadnych informacji na temat kampanii wycofywania pojazdów z obrotu? Na jakiej podstawie państwa członkowskie postanowiły zastosować obowiązkowe lub dobrowolne wycofywanie pojazdów z obrotu? Dlaczego – zgodnie z najnowszymi danymi Komisji – kampanie wycofywania z obrotu w państwach członkowskich dotyczą jedynie ograniczonej liczby samochodów marek Volkswagen, Renault, Daimler, Opel and Suzuki, mając na uwadze, że w dokumencie ETO po raz kolejny zauważono, iż na drogach znajduje się znaczna liczba samochodów emitujących duże ilości zanieczyszczeń?

Przedłożone: 6.3.2019

Przekazane: 7.3.2019

Termin na udzielenie odpowiedzi: 28.3.2019