Dieselgate: kolejni komisarze wzywani przed komisję

Utworzono: piątek, 09, wrzesień 2016 10:28



Komisja śledcza Parlamentu Europejskiego, powołana w sprawie nadmiernej emisji spalin w silnikach diesla, spotkała się w poniedziałek, 5 września, aby przesłuchać byłych komisarzy: Janeza Potočnika (ds. środowiska) i Antonia Tajani (ds. przemysłu i przedsiębiorczości).

Komisarz Potočnik na wstępie przyznał, że już w 2011 roku zadawał pytania o dużą różnicę w pomiarach spalin w warunkach laboratoryjnych i rzeczywistych, ale nie podejrzewał producentów o oszustwa. Przyznał, że zarówno jemu, jak i Komisji Europejskiej, państwom członkowskim, europosłom i mediom nie udało się w tym czasie ochronić interesu publicznego, dlatego wszyscy powinni wyciągnąć wnioski na przyszłość. Zwrócił uwagę, że wszczął procedury przeciwko większości państw członkowskich, które nie przestrzegały norm jakości powietrza. Janez Potočnik opowiadał się także za cofnięciem homologacji samochodom, które przekraczały normy emisji spalin, ale nie udało się do tego doprowadzić.

Były komisarz Antonio Tajani podkreślił, że od nikogo nie otrzymał żadnych informacji o możliwości fałszowania testów. Tajani dodał, że cofnięcie homologacji samochodom było sprawą państw członkowskich i ich organów kontroli, a nigdy nie poinformowały one o nieprawidłowościach. Natomiast, gdy Komisja Europejska działała na własną rękę, państwa członkowskie skarżyły się na przekraczanie przez KE swoich kompetencji.

Komisja spotka się ponownie 12 września w Strasburgu. Na pytania europosłów odpowiadać będą Elżbieta Bieńkowska, komisarz ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP oraz Karmenu Vella, komisarz ds. ochrony środowiska, gospodarki morskiej i rybołówstwa.

A w Polsce Stowarzyszenie StopVW.pl zapowiada złożenie pozwu zbiorowego. Zarzuca producentowi między innymi wprowadzenie klientów w błąd oraz żąda wypłaty odszkodowania. Pozew zbiorowy przeciwko Volkswagenowi zostanie złożony już we wrześniu. Przedstawiciele Stowarzyszenia zwracają również uwagę na aspekt ochrony środowiska. - Wadliwe silniki EA 189, montowane w Audi, SEATach, Skodach czy Volkswagenie, emitują do 40 razy więcej tlenków azotu, niż przewidują

Phoca PDF

to normy. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z tego, że ich nadmiar w powietrzu może być przyczyną bardzo groźnych chorób układu oddechowego a nawet przedwczesnych zgonów, co jest dokumentowane przez Uniwersytet w Essex oraz Europejską Agencję Środowiska (EEA) - mówi Jacek Świeca, prezes stowarzyszenia StopVW.pl.

Stowarzyszenie StopVW.pl stoi na stanowisku, że wadliwe samochody powinny zostać wycofane z polskich dróg. Afera Volkswagena wybuchła jesienią 2015 roku, a silniki niespełniające norm emisji spalin oraz wyposażone w nielegalne oprogramowanie, fałszujące pomiary, zamontowano w 11 milionach samochodów sprzedanych na całym świecie. Ocenia się, że w Polsce sprzedano około 140 tysięcy pojazdów z wadliwymi silnikami. Problemy zgłaszają również osoby, które zdecydowały się na wgranie poprawki oprogramowania w autoryzowanych serwisach. Okazuje się, że po tym zabiegu silniki gorzej pracują, hałasują i tracą moc.

- Można się było tego spodziewać - uważa Ryszard Cydejko, rzeczoznawca motoryzacyjny i biegły sądowy. - Obniżenie stężenia tlenków azotu, przy jednoczesnym zachowaniu parametrów trakcyjnych pojazdu oraz charakterystyki silnika czyli momentu, mocy i zużycia paliwa, wymaga zastosowania dodatkowych urządzeń takich jak katalizatory. Umieszcza się je poza silnikiem, w układzie wydechowym. Zmiana samego tylko oprogramowania, sterującego pracą jednostki napędowej, pozwala na niewielką korektę stężenia NOx, ale takie działanie pociąga za sobą zmianę charakterystyki. W efekcie silnik traci, tak cenioną u diesli, elastyczność, zmniejszeniu ulega również dynamika pojazdu. Dlatego korekta oprogramowania obniża walory użytkowe pojazdu objętych aferą Dieselgate.

Źródło: Parlament Europejski, Centrum Prasowe PAP, stopVw.pl

Phoca PDF