Parlament Europejski
2014-2019

Dokument z posiedzenia

B8-0177/2017

2.3.2017

PROJEKT ZALECENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO DLA RADY I KOMISJI

złożony zgodnie z art. 198 ust. 12 Regulaminu

w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym
(2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
w imieniu komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym

B8-0177/2017

Projekt zalecenia Parlamentu Europejskiego dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2016/2908(RSP))

Parlament Europejski,

– uwzględniając art. 226 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE),

– uwzględniając decyzję 95/167/WE, Euratom, EWWiS Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji z dnia 19 kwietnia 1995 r. w sprawie szczegółowych przepisów regulujących egzekwowanie przez Parlament Europejski jego prawa do prowadzenia dochodzeń[1],

– uwzględniając decyzję (UE) 2016/34 z dnia 17 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym, a także określenia jej uprawnień, składu i kadencji[2],

– uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów[3],

– uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów[4],

– uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy[5],

– uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 października 2015 r. w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym[6],

– uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 września 2016 r. w sprawie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (sprawozdanie wstępne)[7],

– uwzględniając sprawozdanie końcowe komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (A8-XXXX/2016),

– uwzględniając projekt zalecenia komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze

[1] Dz.U. L 113 z 19.5.1995, s. 1.
[2] Dz.U. L 10 z 15.1.2016, s. 13.
[3] Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.
[4] Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.
[5] Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.
[6] Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0375.
[7] Teksty przyjęte, P8_TA(2016)0322.

motoryzacyjnym,

– uwzględniając art. 198 ust. 12 Regulaminu,

A. mając na uwadze, że art. 226 TFUE stanowi podstawę prawną dla powołania przez Parlament Europejski tymczasowej komisji śledczej do zbadania zarzutów naruszenia lub niewłaściwego administrowania w stosowaniu prawa Unii, bez uszczerbku dla właściwości sądów krajowych lub unijnych, oraz mając na uwadze, że stanowi to istotny aspekt uprawnień nadzorczych Parlamentu;

B. mając na uwadze, że na podstawie wniosku Konferencji Przewodniczących Parlament, na posiedzeniu w dniu 17 grudnia 2015 r., postanowił powołać komisję śledczą do zbadania zarzutów niestosowania prawa Unii w odniesieniu do pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym oraz że komisja ta miała opracować wszelkie zalecenia, jakie uzna za niezbędne w tej kwestii;

C. mając na uwadze, że komisja śledcza rozpoczęła prace w dniu 2 marca 2016 r. i w dniu 28 lutego 2017 r. przyjęła sprawozdanie końcowe, w którym określono metodykę i zawarto wnioski z dochodzenia;

D. mając na uwadze, że w ostatnich dekadach udział w rynku samochodów osobowych napędzanych olejem napędowym wzrósł w Unii Europejskiej do takiego poziomu, że pojazdy te stanowią obecnie ponad połowę nowych samochodów sprzedawanych w prawie każdym państwie członkowskim; mając na uwadze, że ten stały wzrost udziału w rynku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym wynika również z unijnej polityki przeciwdziałania zmianie klimatu, ponieważ technologia silników wysokoprężnych ma przewagę nad silnikami benzynowymi, jeśli chodzi o emisję CO_2; mając na uwadze, że na etapie spalania silniki wysokoprężne w porównaniu z silnikami benzynowymi emitują znacznie więcej zanieczyszczeń innych niż CO_2, takich jak NO_x, SO_x i pył zawieszony, które mają znaczny i bezpośredni, szkodliwy wpływ na zdrowie publiczne; mając na uwadze, że technologie służące ograniczaniu tych zanieczyszczeń istnieją i są wprowadzane na rynek;

E. mając na uwadze, że istnieje obecnie technologia pozwalająca spełniać normy Euro 6 dotyczące NO_x dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, w tym w odniesieniu do rzeczywistych warunków jazdy i bez wywierania negatywnego wpływu na emisje CO_2;

F. mając na uwadze, że najlepsze praktyki ze Stanów Zjednoczonych przewidujące bardziej rygorystyczne normy emisji mające zastosowanie zarówno do pojazdów z silnikiem benzynowym, jak i do pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, oraz bardziej rygorystyczna polityka egzekwowania przepisów stanowią normę, do której UE powinna dążyć;

G. mając na uwadze, że ochrona zdrowia publicznego i środowiska powinna być wspólną sprawą społeczną i wspólnym obowiązkiem społecznym, i wszystkie zainteresowane strony, w tym sektor motoryzacyjny, mają do odegrania w tej dziedzinie ważną rolę;

1. zobowiązuje swojego przewodniczącego do podjęcia niezbędnych kroków w celu upublicznienia sprawozdania końcowego komisji śledczej, zgodnie z art. 198 ust. 11 Regulaminu oraz art. 4 ust. 2 decyzji 95/167/WE;

2. wzywa Radę i Komisję, aby zadbały o podjęcie konkretnych działań w związku z wynikami dochodzenia i wynikającymi z nich zaleceniami, zgodnie z decyzją 95/167/WE;

3. wzywa Komisję, aby w ciągu 18 miesięcy od przyjęcia niniejszego zalecenia – a następnie w regularnych odstępach – przedłożyła Parlamentowi kompleksowe sprawozdanie z działań podjętych przez Komisję i państwa członkowskie w związku z wynikami prac komisji śledczej i jej zaleceniami;

4. zwraca się do przewodniczącego, aby zobowiązał Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, Komisję Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, Komisję Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisję Transportu i Turystyki do kontroli działań podjętych w związku z wynikami prac komisji śledczej i jej zaleceniami, zgodnie z art. 198 ust. 13 Regulaminu;

5. zwraca się do przewodniczącego, aby zobowiązał Komisję Spraw Konstytucyjnych do podjęcia działań w związku z zaleceniami komisji śledczej dotyczącymi ograniczeń uprawnień śledczych Parlamentu;

Badania laboratoryjne i rzeczywiste emisje

6. wzywa Komisję do zmiany struktury wewnętrznej w taki sposób, aby zgodnie z zasadą odpowiedzialności zbiorowej portfolio jednego komisarza (i dyrekcji generalnej) obejmowało równocześnie odpowiedzialność za prawodawstwo w zakresie jakości powietrza i za politykę odnoszącą się do źródeł emisji zanieczyszczeń; apeluje o zwiększenie zasobów ludzkich i technicznych w Komisji przeznaczonych na prace związane z pojazdami, układami pojazdów i technologiami kontroli emisji oraz o dalszą poprawę przez Wspólne Centrum Badawcze (JRC) specjalistycznej wiedzy technicznej jego pracowników;

7. w związku z tym apeluje do Komisji o zmianę jej struktury wewnętrznej oraz zmianę podziału kompetencji tak, aby wszystkie obecne kompetencje ustawodawcze Dyrekcji Generalnej ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP (DG GROW) w obszarze emisji z pojazdów zostały przekazane Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska (DG ENV);

8. wzywa Komisję, aby zadbała o zapewnienie JRC odpowiednich zasobów ludzkich i specjalistycznej wiedzy technicznej oraz odpowiedniego poziomu autonomii, w tym środków pozwalających utrzymać w organizacji personel dysponujący odpowiednim doświadczeniem w zakresie pojazdów i technologii kontroli emisji oraz badania pojazdów; zauważa, że JRC może mieć nowe obowiązki w zakresie kontroli w związku z wymogami w kontekście wniosku w sprawie nowego rozporządzenia dotyczącego nadzoru rynku i homologacji typu;

9. apeluje o pełne upublicznienie za pośrednictwem bazy danych wszystkich wyników badań JRC w niezanonimizowanym formacie; wzywa ponadto Laboratorium Emisji z Pojazdów JRC (VELA) do składania sprawozdań radzie nadzorczej, w której skład wchodzą przedstawiciele państw członkowskich oraz organizacji ochrony środowiska i zdrowia;

10. wzywa współprawodawców, aby w związku z dokonywaną zmianą rozporządzenia (WE) nr 715/2007 zapewnili, żeby środki na mocy art. 5 ust. 3 i art. 14, które mają uzupełniać lub zmieniać niektóre, inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego, były przyjmowane w drodze aktów delegowanych, co zagwarantuje odpowiednią kontrolę ze strony Parlamentu i Rady, a jednocześnie ograniczy możliwość powstawania nieuzasadnionych opóźnień w przyjmowaniu tych środków; zdecydowanie sprzeciwia się opcji przewidującej podejmowanie takich środków w drodze aktów wykonawczych;

11. apeluje o szybkie przyjęcie trzeciego i czwartego pakietu w sprawie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) w celu zakończenia tworzenia ram regulacyjnych nowej procedury homologacji typu oraz o szybkie rozpoczęcie stosowania tych ram; przypomina, że aby badania RDE skutecznie przyczyniły się do zmniejszenia różnic między emisjami mierzonymi w laboratorium i w ruchu drogowym, specyfikacje badań i procedury oceny powinny zostać określone bardzo dokładnie i powinny obejmować szeroki zakres różnych warunków jazdy, w tym temperaturę, obciążenie silnika, prędkość pojazdu, wysokość, rodzaj drogi oraz inne parametry, które można zidentyfikować w ruchu na terytorium Unii;

12. zwraca uwagę na skargę o unieważnienie drugiego pakietu RDE złożoną przez kilka miast UE ze względu na fakt, że przez wprowadzenie nowych, wyższych wartości granicznych emisji NO_x rozporządzenie Komisji zmienia istotny element aktu podstawowego, naruszając tym samym zasadniczy wymóg proceduralny oraz przepisy dyrektywy w sprawie jakości powietrza (2008/50/WE) w odniesieniu do ograniczenia maksymalnych poziomów emisji tlenków azotu dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym;

13. wzywa Komisję, aby dokonała w 2017 r. przeglądu współczynnika zgodności stosowanego do badań RDE w zakresie emisji NO_x, jak przewidziano w drugim pakiecie RDE; apeluje do Komisji o kolejne coroczne zmiany współczynnika zgodności, odpowiednio do postępu technicznego, aby możliwie najszybciej zbliżyć go jak najbardziej do wartości 1, przy uwzględnieniu jedynie niepewności pomiarów z użyciem przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS);

14. wzywa Komisję, aby dokonała przeglądu obowiązujących przepisów Unii w celu ustalenia, czy wprowadzanie do obrotu innych układów pojazdów lub innych produktów może wynikać z nieadekwatnych procedur badania, jak ma to miejsce w przypadku emisji z pojazdów lub innych obszarów, w których również brakuje działań w zakresie nadzoru rynku, oraz aby przedstawiła odpowiednie wnioski ustawodawcze w celu zapewnienia egzekwowania norm rynku wewnętrznego;

15. wzywa Komisję do przedstawienia wniosków dotyczących wprowadzenia kontroli w zakresie ochrony środowiska na szczeblu UE w celu monitorowania zgodności z normami środowiskowymi dla produktów, dopuszczalnymi wartościami emisji w odniesieniu do pozwoleń na eksploatację oraz ogólnie unijnym prawem ochrony środowiska;

16. wzywa Komisję do kontynuowania prac nad udoskonaleniem działania PEMS, aby zwiększać dokładność i zmniejszać margines błędu; uważa, że w odniesieniu do pyłu zawieszonego technologia PEMS powinna umożliwiać uwzględnianie cząstek mniejszych niż 23 nanometry i stanowiących największe zagrożenie dla zdrowia

publicznego;

17. uważa, że przepisy horyzontalne dotyczące tworzenia i działania grup ekspertów Komisji, przyjęte przez Komisję w dniu 30 maja 2016 r., są doskonalsze w porównaniu ze starszymi przepisami, na przykład jeśli chodzi o wymóg sporządzania merytorycznych i pełnych protokołów posiedzeń; wzywa Komisję do dokonania przeglądu tych przepisów w celu wzmocnienia postanowień dotyczących zrównoważonego składu grup ekspertów; wzywa Komisję do rygorystycznego i natychmiastowego wprowadzenia w życie (zaktualizowanych) przepisów horyzontalnych oraz do sporządzenia sprawozdania dla Parlamentu i Rady zawierającego ocenę ich stosowania;

18. wzywa do publicznego udostępnienia list uczestników i protokołów posiedzeń komitetów procedury komitetowej, takich jak Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych (TCMV), i grup ekspertów Komisji, takich jak grupa robocza ds. pojazdów silnikowych lub grupa robocza ds. emisji w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich samochodów dostawczych lub osobowych (RDE-LDV);

19. wzywa państwa członkowskie, aby zapewniły parlamentom narodowym większą przejrzystość pod względem dostępu do dokumentów z posiedzeń TCMV;

20. wzywa Komisję do dokonania znaczącej zmiany obecnych strategii dotyczących archiwizowania i przechowywania informacji oraz do zapewnienia, by opracowania tematyczne, komunikaty między służbami, projekty i nieoficjalne wymiany informacji między Komisją, państwami członkowskimi, Radą i ich przedstawicielami były domyślnie archiwizowane; wyraża ubolewanie z powodu występujących w rejestrach publicznych braków, które powstały w następstwie zdecydowanie zbyt wąskiego zakresu dokumentów przygotowanych do archiwizacji, co wymaga aktywnej interwencji w celu zarchiwizowania dokumentów;

Urządzenia ograniczające skuteczność działania

21. uważa, że choć procedura RDE zminimalizuje ryzyko stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, to nie zapobiegnie w pełni potencjalnemu uciekaniu się do nielegalnych praktyk; w związku z tym zaleca – zgodnie z podejściem przyjętym przez władze USA – uwzględnienie w badaniach dotyczących homologacji typu i badaniach zgodności eksploatacyjnej pewnego stopnia nieprzewidywalności, aby zapobiec wykorzystywaniu jakichkolwiek pozostałych luk i zapewnić zgodność w ciągu całego cyklu życia pojazdu; z zadowoleniem przyjmuje zatem protokół badań urządzeń ograniczających skuteczność działania zawarty w wytycznych dotyczących oceny pomocniczych strategii kontroli emisji i obecności urządzeń ograniczających skuteczność działania, przyjętych przez Komisję w dniu 26 stycznia 2017 r. i mających zastosowanie do pojazdów będących już na rynku; oczekuje, że właściwe organy państw członkowskich szybko zaczną stosować ten protokół podczas działań związanych z nadzorem rynku i prowadzić zalecane badania pojazdów w zmieniających się w nieprzewidywalny sposób standardowych warunkach badania, takich jak temperatura otoczenia, wzorce prędkości, obciążenie pojazdu i czas trwania badania, co może obejmować „badanie z zaskoczenia”;

22. zauważa z zaniepokojeniem, że oficjalne badania pojazdów pod kątem emisji CO_2 i

zużycia paliwa będą nadal ograniczały się do procedury badania laboratoryjnego (WLTP), co oznacza, że nielegalne stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania nadal będzie możliwe i może pozostawać niewykryte; wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby ustanowiły programy zdalnego monitorowania floty – z wykorzystaniem urządzeń teledetekcji drogowej lub wbudowanych czujników – w celu badania efektywności środowiskowej użytkowanej floty oraz wykrywania ewentualnych nielegalnych praktyk, które mogą prowadzić do ciągłego występowania różnic między wynikami przedstawianymi w dokumentach a osiąganymi w rzeczywistości;

23. wzywa Komisję, aby dalej analizowała powody, dla których bardziej rygorystyczne postanowienia dotyczące urządzeń ograniczających skuteczność działania zawarte w przepisach odnoszących się do pojazdów ciężarowych nie zostały wprowadzone do przepisów dotyczących lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych;

24. wzywa Komisję, aby przeprowadziła wewnętrzny przegląd w celu zweryfikowania twierdzenia, że ustalenia badań prowadzonych przez JRC i omawiane przez służby Komisji obawy dotyczące możliwości stosowania przez producentów nielegalnych praktyk nigdy nie dotarły na wyższe poziomy hierarchii; wzywa Komisję do przedstawienia wniosków Parlamentowi;

25. uważa, że należy ustanowić w Komisji jasny mechanizm sprawozdawczości, który zapewniałby, aby w przypadku stwierdzenia przez JRC niezgodności były one zgłaszane na wszystkich odpowiednich poziomach w hierarchii Komisji;

26. apeluje do Komisji o upoważnienie JRC do dalszego badania, wraz z organami krajowymi i niezależnymi instytutami badawczymi, podejrzanego profilu emisji zaobserwowanego w przypadku niektórych samochodów w sierpniu 2016 r.;

27. wzywa państwa członkowskie, aby wymagały od producentów samochodów – w związku z wprowadzonym niedawno obowiązkiem ujawniania przez producentów samochodów podstawowych i pomocniczych strategii emisji – wyjaśnienia wszelkich irracjonalnych profili emisji z pojazdów obserwowanych podczas badań oraz wykazania potrzeby stosowania wyjątków określonych w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007; wzywa państwa członkowskie, aby przekazały Komisji i Parlamentowi wyniki własnych dochodzeń oraz dane badań technicznych;

28. wzywa Komisję, aby ściśle monitorowała egzekwowanie przez państwa członkowskie zwolnień w zakresie stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania; z zadowoleniem przyjmuje zatem metodykę oceny technicznej pomocniczych strategii kontroli emisji zawartą w wytycznych Komisji z dnia 26 stycznia 2017 r.; wzywa Komisję, aby w stosownych przypadkach wszczynała postępowania w sprawie naruszenia przepisów;

Homologacja typu i zgodność eksploatacyjna

29. apeluje, w interesie konsumentów i ochrony środowiska, o szybkie przyjęcie wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep (2016/0014(COD)), które zastępuje obecną dyrektywę ramową w sprawie homologacji typu, oraz o wprowadzenie go w życie nie później niż

w 2020 r.; uważa, że zachowanie równie ambitnego poziomu jak w pierwotnym wniosku Komisji, w szczególności jeśli chodzi o wprowadzenie unijnego nadzoru nad systemem, to absolutne minimum wymagane do usprawnienia unijnego systemu; uważa ponadto, że bardziej kompleksowy i skoordynowany system homologacji typu i nadzoru rynku, obejmujący nadzór unijny, wspólne audyty i współpracę z organami krajowymi i między tymi organami, powinien być celem, jaki należy osiągnąć w toku międzyinstytucjonalnych negocjacji w sprawie tego dossier;

30. uważa, że tylko ściślejszy nadzór na szczeblu UE może zapewnić właściwe egzekwowanie unijnych przepisów dotyczących pojazdów oraz skuteczne i sprawne prowadzenie działań związanych z nadzorem rynku w UE; wzywa Komisję, aby zapewniła pełne i jednolite wdrożenie nowych ram w zakresie homologacji typu i nadzoru rynku oraz aby koordynowała prace krajowych organów ds. homologacji typu i nadzoru rynku i pełniła rolę mediatora w przypadku różnicy zdań;

31. apeluje o drastyczne zaostrzenie nadzoru rynku na podstawie jasno zdefiniowanych przepisów i jaśniejszego podziału obowiązków w nowych unijnych ramach w zakresie homologacji typu w celu stworzenia lepszego, skutecznego i funkcjonalnego systemu;

32. uważa, że unijny nadzór w nowych ramach UE w zakresie homologacji typu powinien wiązać się z ponownym badaniem – na odpowiednią skalę i przy zastosowaniu szerokiego zestawu badań na podstawie statystycznie istotnych prób – pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych już udostępnionych na rynku w celu sprawdzenia ich zgodności z homologacją typu i stosownymi przepisami, a także z zainicjowaniem środków naprawczych obejmujących wycofanie pojazdów z obrotu, cofnięcie homologacji typu i kary administracyjne; uważa, że zasadnicze znaczenie dla wykonania tego zadania ma wiedza specjalistyczna JRC;

33. w związku z tym wzywa do utworzenia europejskiej agencji nadzoru pojazdów;

34. wzywa Komisję i państwa członkowskie do oceny amerykańskiej praktyki losowych badań pojazdów poza linią produkcyjną i badań eksploatacyjnych oraz do wyciągnięcia niezbędnych wniosków w odniesieniu do usprawnienia działań w zakresie nadzoru rynku;

35. proponuje, aby w przypadku pojazdów osobowych losowym badaniom w ramach nadzoru rynku, w tym z nieokreślonymi protokołami badań, poddawać co najmniej 20 % nowych modeli wprowadzanych na rynek Unii każdego roku oraz reprezentatywną liczbę starszych modeli, aby zweryfikować, czy pojazdy są zgodne z unijnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony środowiska w ruchu drogowym; uważa, że podczas wyboru pojazdów do zbadania na szczeblu Unii należy kierować się uzasadnionymi skargami oraz uwzględniać badania przeprowadzane przez stronę trzecią, dane z systemów teledetekcji, sprawozdania z okresowych kontroli technicznych oraz inne informacje;

36. wskazuje na potrzebę systematycznego egzekwowania przez właściwe organy krajowe zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej pojazdów oraz dalszej koordynacji i nadzoru na szczeblu UE; uważa, że badanie zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej powinno być przeprowadzane przez służby techniczne inne niż służby odpowiedzialne za homologację typu danego pojazdu oraz że wewnętrzne służby

techniczne powinny być wykluczone z przeprowadzania badania emisji do celów homologacji typu; wzywa państwa członkowskie do ostatecznego wyjaśnienia, który organ odpowiada za nadzór rynku na ich terytorium, aby zagwarantować, że dany organ jest świadomy swoich obowiązków, oraz do przekazania odpowiednich informacji Komisji; uważa, że znacznie bliższa współpraca i wymiana informacji między organami nadzoru rynku państw członkowskich a Komisją, w tym na temat krajowych planów nadzoru rynku, poprawi ogólną jakość nadzoru rynku w UE i umożliwi Komisji wykrycie słabych punktów w krajowych systemach nadzoru rynku;

37. uważa, że większa koordynacja i dialog między organami udzielającymi homologacji typu a Komisją w formie forum, któremu przewodniczy Komisja, przyczyni się do promocji dobrych praktyk mających na celu zapewnienie skutecznego i zharmonizowanego wdrożenia rozporządzenia w sprawie homologacji typu i nadzoru rynku;

38. uważa, że możliwość pełnego niezależnego przeglądu wyników badań homologacji typu, w tym danych z prób wybiegu, poprawi skuteczność ram, oraz że odpowiednie dane powinny być dostępne dla właściwych podmiotów;

39. apeluje o ustanowienie struktury opłat, aby zapewnić właściwe i niezależne finansowanie homologacji typu, nadzoru rynku i działalności służb technicznych; uważa, że organy udzielające homologacji typu powinny ponosić odpowiedzialność za sprawdzenie handlowych i ekonomicznych stosunków między producentami samochodów i dostawcami z jednej strony a służbami technicznymi z drugiej strony, aby zapobiegać konfliktom interesów;

40. zwraca uwagę na amerykański system homologacji typu – w którym opłaty pobierane od producentów na pokrycie kosztu programów certyfikacji i dostosowania są przekazywane Departamentowi Skarbu USA, a z kolei Kongres przydziela fundusze Agencji Ochrony Środowiska (EPA) na realizację jej programów – jako paradygmat, który może posłużyć do poprawy niezależności systemu UE;

41. wzywa Komisję i współprawodawców, by rozważyli też wprowadzenie badań z użyciem PEMS lub kontroli zgodności eksploatacyjnej (przynajmniej jako narzędzia kontrolnego) oraz by udzielili JRC mandatu do przeprowadzania kontroli zgodności eksploatacyjnej z użyciem PEMS w kontekście nowych ram homologacji typu;

42. wzywa współprawodawców, by w przyszłym rozporządzeniu w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych ustanowili ogólnounijną sieć teledetekcji służącą monitorowaniu rzeczywistych emisji floty samochodowej i identyfikowaniu nadmiernie zanieczyszczających pojazdów w celu ukierunkowania kontroli zgodności eksploatacyjnej i wykrywania samochodów, które mogły zostać poddane nielegalnej modyfikacji sprzętu (np. wyłączanie układu recyrkulacji spalin (EGR), usuwanie filtra cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych lub selektywnej redukcji katalitycznej (SCR)) lub oprogramowania (nielegalna zmiana oprogramowania jednostki sterującej pracą silnika, ang. chip tuning);

43. wzywa Komisję do skorzystania z uprawnień delegowanych określonych w art. 17 dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, aby zaktualizować metody badań w okresowych

kontrolach technicznych samochodów w celu pomiaru ich emisji NO_x;

44. uważa, że organy udzielające homologacji typu, organy nadzoru rynku i służby techniczne powinny wykonywać powierzone im obowiązki; jest zdania, że powinny one zatem znacząco i stale poprawiać swój poziom kompetencji, w związku z czym wzywa do ustanowienia regularnych i niezależnych kontroli zdolności tych podmiotów;

45. zwraca się do Komisji o przeanalizowanie możliwości nałożenia na producentów obowiązku informowania tej instytucji o wyborze służby technicznej w celu zapewnienia Komisji pełnego oglądu sytuacji;

46. wzywa państwa członkowskie, aby wymagały od producentów samochodów ujawniania i uzasadniania wobec organów udzielających homologacji typu ich strategii dotyczących emisji, jak ma to miejsce w przypadku pojazdów ciężarowych;

47. wzywa państwa członkowskie, aby przeanalizowały, czy „standardowe” rozwiązania w rodzaju składanych przez producenta propozycji naprawy pojazdów wyposażonych w nieuczciwe systemy są rzeczywiście zgodne z przepisami dotyczącymi emisji, oraz aby przeprowadzały wybiórcze kontrole nowych pojazdów po naprawie;

Egzekwowanie i kary

48. apeluje o surowsze i skuteczniejsze egzekwowanie w UE przepisów dotyczących emisji z pojazdów; proponuje niezwłoczne zreformowanie struktury zarządzania w zakresie emisji z samochodów i jej dostosowanie do innych sektorów transportu;

49. przypomina, że przepisy dotyczące pomiaru emisji zostały ustanowione w celu zapewnienia lepszej jakości powietrza, czego nie osiągnięto wcześniej, częściowo ze względu na słabe egzekwowanie prawa, a częściowo z powodu zafałszowania danych przez niektórych producentów samochodów; uważa, że odpowiednie organy powinny uwzględniać emisje z samochodów i dane dotyczące rozwoju jakości powietrza, aby ocenić, czy osiągnięto zamierzony cel;

50. proponuje stworzenie stałych międzynarodowych ram współpracy ze Stanami Zjednoczonymi (EPA) w zakresie emisji w celu wymiany informacji i prowadzenia wspólnych działań nadzorczych; zauważa, że takimi działaniami są już objęte inne produkty w UE;

51. wzywa Komisję do wszczęcia postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom przeciwko państwom członkowskim, które nie wprowadziły skutecznego nadzoru rynku ani krajowego systemu kar za naruszenie prawa UE zgodnie z wymogami obowiązującego prawodawstwa;

52. proponuje, by Komisja została uprawniona do nakładania na producentów pojazdów skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających grzywien administracyjnych oraz do nakazywania działań zaradczych i naprawczych w przypadku stwierdzenia niezgodności pojazdów; uważa, że możliwe sankcje powinny obejmować cofnięcie homologacji typu i ustanowienie ogólnounijnych programów wycofania z rynku;

53. uważa, że państwa członkowskie powinny przeznaczać środki z tych grzywien na

potrzeby wypłaty odszkodowań osobom, na które naruszenie wywarło negatywny wpływ, oraz na potrzeby innych działań z korzyścią dla konsumentów lub, w stosownych przypadkach, ochrony środowiska w państwach członkowskich;

54. wzywa państwa członkowskie do dopilnowania, by przepisy dotyczące kar stosowane w przypadku naruszenia przez producentów postanowień rozporządzenia (WE) nr 715/2007 były skuteczne, proporcjonalne i odstraszające oraz by niezwłocznie informować o nich Komisję;

55. wzywa państwa członkowskie do stosowania bardziej kategorycznych środków w następstwie skandalu z fałszowaniem pomiarów emisji; apeluje do państw członkowskich i ich organów udzielających homologacji typu o badanie informacji dotyczących podstawowych i pomocniczych strategii kontroli emisji – które mają być ujawniane przez producentów samochodów – dla homologowanych pojazdów zgodnych z normami Euro 5 i Euro 6, które wykazują w programach badań nieuzasadnione emisje, a także o sprawdzanie ich zgodności z wytycznymi interpretacyjnymi Komisji w sprawie przepisów dotyczących urządzeń ograniczających skuteczność działania; apeluje do państw członkowskich o stosowanie w przypadku niezgodności dostępnych sankcji, w tym programów obowiązkowego wycofania z rynku i cofnięcia homologacji typu; wzywa Komisję do zapewnienia skoordynowanego podejścia do takich programów w całej UE;

56. zwraca się do państw członkowskich i Komisji o wyjaśnienie właścicielom pojazdów, których dotyczy problem, czy ich pojazdy wymagają naprawy oraz jakie są prawne konsekwencje napraw, jeśli chodzi o zgodność z przepisami dotyczącymi emisji, obowiązki w zakresie kontroli technicznej pojazdów, kwestie opodatkowania, konsekwencje ewentualnej ponownej klasyfikacji pojazdu itd.;

57. zauważa, że trudno jest zebrać informacje o karach w państwach członkowskich z powodu braku danych statystycznych na szczeblu krajowym; wzywa Komisję i państwa członkowskie do regularnego gromadzenia takich danych;

58. wzywa państwa członkowskie i Komisję do wzmocnienia europejskich mechanizmów wdrażania, np. Europejskiej Sieci Wdrażania i Egzekwowania Prawa Ochrony Środowiska (IMPEL);

Prawa konsumenta

59. wzywa państwa członkowskie do dopilnowania, by konsumenci otrzymywali szczegółowe i zrozumiałe informacje dotyczące modyfikacji dokonanych w ramach programów wycofania z rynku i kontroli konserwacyjnych w celu poprawy przejrzystości dla konsumentów i zwiększenia zaufania do rynku motoryzacyjnego;

60. podkreśla, że wycofane z rynku pojazdy muszą odpowiadać wymogom prawnym określonym w przepisach UE; ponadto zauważa, że oprócz programów wycofania z rynku należy rozważyć inne formy zadośćuczynienia; w tym celu wzywa Komisję do oceny obowiązujących przepisów UE w zakresie ochrony konsumentów i do przedłożenia w razie potrzeby stosownych wniosków;

61. podkreśla znaczenie zapewnienia konsumentom realistycznych, dokładnych i solidnych

informacji na temat zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń przez ich samochody, aby zwiększyć świadomość i umożliwić podejmowanie świadomych decyzji dotyczących zakupu samochodu; apeluje o działania na szczeblu UE w celu zapewnienia konsumentom informacji dotyczących emisji takich zanieczyszczeń jak NO_x i pył zawieszony;

Czyste ekologicznie pojazdy

62. apeluje do Komisji i właściwych organów w państwach członkowskich o pełne zaangażowanie się w strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz o jej pełne wdrożenie;

63. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by przeprowadziły ocenę skuteczności istniejących stref niskiej emisji w miastach – z uwzględnieniem faktu, że nie odzwierciedlono rzeczywistych emisji w europejskich normach dla lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych – oraz by zbadały korzyści wynikające z wprowadzenia etykiety lub normy dla pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, które spełniają wymogi dopuszczalnych wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;

64. apeluje do Komisji i współprawodawców, by przyjęli bardziej zintegrowane podejście w strategiach mających na celu poprawę efektywności środowiskowej samochodów, aby zapewnić postęp na drodze do osiągnięcia celów dotyczących zarówno dekarbonizacji, jak i jakości powietrza, na przykład przez wspieranie elektryfikacji lub przechodzenie na alternatywny napęd floty samochodowej;

65. w związku z tym wzywa Komisję do dokonania przeglądu dyrektywy dotyczącej czystej energii dla transportu oraz do przedstawienia projektu rozporządzenia w sprawie norm CO_2 dla flot samochodowych wchodzących na rynek począwszy od 2025 r., z uwzględnieniem mandatów dotyczących pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, które zobowiązują do stopniowego zwiększenia udziału tych pojazdów w całej flocie w celu rezygnacji z nowych samochodów emitujących CO_2 do 2035 r.;

66. wzywa Komisję i państwa członkowskie do sprzyjania strategiom ekologicznych zamówień publicznych za pośrednictwem nabywania pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń przez organy publiczne dla ich własnych flot lub w ramach (pół)publicznych programów wspólnego użytkowania samochodów;

67. apeluje do Komisji o dokonanie przeglądu dopuszczalnych wartości emisji określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu poprawy jakości powietrza w Unii i osiągnięcia unijnych dopuszczalnych wartości dotyczących jakości powietrza oraz poziomów zalecanych przez WHO, a także o przedstawienie najpóźniej do 2025 r. wniosków dotyczących, w stosownych przypadkach, nowych neutralnych pod względem technologicznym dopuszczalnych wartości emisji dla normy Euro 7 mających zastosowanie do wszystkich pojazdów M_1 i N_1 wprowadzanych do obrotu w Unii;

68. zwraca się do Komisji o rozważenie przeglądu dyrektywy w sprawie odpowiedzialności za środowisko (2004/35/WE), aby uwzględnić szkody dla środowiska naturalnego w

związku z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym przez producentów samochodów, którzy naruszają przepisy UE dotyczące emisji z samochodów; uważa, że gdyby można było obarczać producentów samochodów odpowiedzialnością finansową za naprawę spowodowanych przez nich szkód w środowisku, efektem mógłby być wyższy poziom prewencji i ostrożności;

Uprawnienia i ograniczenia komisji śledczej

69. wzywa Radę i Komisję, aby dążyły do terminowego zakończenia negocjacji w sprawie wniosku Parlamentu dotyczącego projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w sprawie szczegółowych przepisów regulujących wykonywanie przez Parlament Europejski uprawnień śledczych, zastępującego decyzję 95/167/WE;

70. uważa, że dla sprawowania demokratycznej kontroli nad władzą wykonawczą niezbędne jest, by Parlament posiadał uprawnienia dochodzeniowe odpowiadające uprawnieniom parlamentów narodowych w UE; uważa, że w celu pełnienia tej roli demokratycznego nadzoru Parlament musi być uprawniony do wzywania świadków i wymagania ich stawiennictwa oraz wymagania przedstawienia dokumentów; uważa, że w celu umożliwienia egzekwowania tych uprawnień państwa członkowskie muszą zgodzić się na wdrożenie sankcji przeciwko osobom, które nie stawiły się lub nie przedstawiły dokumentów zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi krajowych dochodzeń parlamentarnych; przypomina o wsparciu Parlamentu dla stanowiska określonego w sprawozdaniu z 2012 r. w tej sprawie;

71. uważa, że uprawnienia komisji śledczych Parlamentu powinny być lepiej dostosowane do uprawnień parlamentów narodowych, szczególnie w celu zapewnienia skutecznego wzywania osób do stawienia się przed komisją i ich udziału oraz stosowania sankcji w przypadku odmowy współpracy; wzywa Komisję i państwa członkowskie do poparcia odpowiednich przepisów w obecnym wniosku Parlamentu;

72. wzywa Komisję do pilnego przeglądu kodeksu postępowania komisarzy w celu włączenia do niego przepisów dotyczących odpowiedzialności byłych komisarzy w związku z dochodzeniem komisji śledczej w sprawie polityki prowadzonej w trakcie ich kadencji oraz przyjętego w tym czasie prawodawstwa;

73. zwraca się do Komisji o wykorzystanie czasu między podjęciem decyzji na posiedzeniu plenarnym o powołaniu komisji śledczej a rzeczywistym rozpoczęciem przez nią prac do przygotowania wstępnych dokumentów związanych z mandatem tej komisji, aby przyspieszyć przekazywanie informacji i tym samym od samego początku ułatwić prace komisji śledczej; w związku z powyższym uważa, że należy dokonać przeglądu zasad archiwizowania i przekazywania dokumentów w Komisji oraz je usprawnić w celu ułatwienia przyszłych postępowań;

74. proponuje utworzenie w Komisji pojedynczego punktu kontaktowego do spraw stosunków z parlamentarnymi komisjami śledczymi, szczególnie kiedy sprawa wchodzi w zakres kompetencji kilku dyrekcji generalnych, z myślą o ułatwieniu przepływu informacji z jednej strony oraz wykorzystywaniu dotychczasowych dobrych praktyk z drugiej strony;

75. zauważa, że w przypadku kilku niedawnych komisji śledczych i komisji specjalnych

Komisja i Rada w niektórych przypadkach nie dostarczyły dokumentów, o które wnioskowano, a w innych przypadkach dostarczyły je z dużym opóźnieniem; uważa, że należy wprowadzić mechanizm odpowiedzialności, aby zapewnić natychmiastowe i gwarantowane przekazywanie Parlamentowi dokumentów, których wymaga komisja śledcza lub komisja specjalna i do których ma prawo dostępu;

76. apeluje do Komisji o zwiększenie jej zdolności do terminowego odpowiadania na wnioski komisji śledczych o udostępnienie dokumentów, jak również wnioski dziennikarzy i obywateli w ramach odpowiednich obowiązujących przepisów dotyczących dostępu do dokumentów, z zachowaniem akceptowalnego poziomu jakości; wzywa Komisję, by wydawała te dokumenty w ich oryginalnym formacie oraz nie dokonywała czasochłonnych zmian i konwersji formatu, mogących potencjalnie prowadzić do zmiany treści; ponadto poleca Komisji, aby upewniała się, że informacje przechowywane w formacie nadającym się do odczytu maszynowego, np. baza danych, były wydawane również w formacie nadającym się do odczytu maszynowego;

77. zauważa, że obowiązkiem komisji śledczej jest stwierdzenie, czy informacje objęte zakresem wniosku są istotne dla prac tej komisji; zauważa, że zadanie to nie powinno być przejmowane przez odbiorcę wniosku o udostępnienie dokumentu; poleca Komisji odpowiednie odzwierciedlenie tego obowiązku w jej wytycznych dotyczących wniosków o dostęp do dokumentów;

78. wzywa państwa członkowskie do wywiązywania się z zobowiązań prawnych wobec komisji śledczych zgodnie z decyzją 95/167/WE, w szczególności jej art. 3; ponadto, zważywszy na znaczne opóźnienia w udzielaniu odpowiedzi, wzywa je do wspierania komisji śledczych z poszanowaniem zasady lojalnej współpracy, o której mowa w art. 4 ust. 3 TFUE;

79. wzywa państwa członkowskie, które wszczęły dochodzenia krajowe w sprawie emisji zanieczyszczeń z samochodów osobowych, do niezwłocznego przekazania Komisji i Parlamentowi pełnych zestawów danych i wyników tych postępowań;

80. uważa, że pierwsza część mandatu komisji powinna skupiać się na gromadzeniu i analizie dowodów pisemnych przed rozpoczęciem przesłuchań publicznych; uważa za użyteczne wprowadzenie karencji między zakończeniem przesłuchań a przygotowaniem sprawozdania końcowego, aby umożliwić zgromadzenie dowodów, ich właściwą analizę oraz pełne uwzględnienie w sprawozdaniu;

81. uważa, że dwunastomiesięczny okres prac komisji śledczych jest arbitralny i często niewystarczający; jest zdania, że członkowie komisji śledczej mogą najlepiej ocenić, czy dochodzenie powinno zostać przedłużone, a jeśli tak, to na jaki okres;

82. zauważa, że w art. 198 Regulaminu Parlamentu należy jaśniej zdefiniować, kiedy rozpoczyna się okres prac komisji śledczej; uważa, że niezbędna jest dostateczna elastyczność, aby zapewnić wystarczająco dużo czasu na dochodzenie; apeluje, by prace komisji śledczej rozpoczynały się dopiero po otrzymaniu wnioskowanych dokumentów od instytucji UE;

83. uważa, że przyszłe mandaty nie muszą koniecznie obejmować sprawozdania wstępnego, aby nie uprzedzać ostatecznych wniosków śledztwa;

84. uważa, że w przyszłości należy inaczej organizować komisje śledcze w celu zapewnienia większej wydajności i skuteczności organizacji i prowadzenia ich prac, szczególnie w czasie przesłuchań jawnych;

85. podkreśla, że wewnętrzne przepisy administracyjne Parlamentu są zgodne z utrwaloną praktyką komisji stałych i w związku z tym często nie odpowiadają doraźnemu charakterowi komisji śledczej, która działa w bardziej niecodziennych okolicznościach, bardzo specyficznym zakresie i ograniczonych ramach czasowych; uważa w związku z tym, że opracowanie zdefiniowanego zestawu zasad dotyczących skutecznego funkcjonowania komisji śledczych w odniesieniu do prowadzenia przesłuchań i organizowania podróży służbowych, na przykład w sposób gwarantujący sprawiedliwą reprezentację polityczną, zwiększyłoby efektywność; uważa, że istnieje ryzyko, iż ograniczenia finansowe mogą uniemożliwić komisjom śledczym przesłuchanie wszystkich ekspertów, których obecność uznają za niezbędną do wykonywania powierzonych im obowiązków; jest zdania, że należy uelastycznić wewnętrzne terminy udzielania pozwoleń na organizowanie przesłuchań i podróży służbowych;

86. uważa, że komisjom śledczym należy przyznać priorytetowy dostęp i specjalne zasoby w ramach odpowiednich służb parlamentarnych, aby umożliwić tym ostatnim rozpatrywanie szczególnie wniosków o wykonanie ekspertyz, briefingów itd. w terminach określonych w przepisach;

87. zauważa, że obowiązujące przepisy dotyczące dostępu do informacji niejawnych i innych informacji poufnych udostępnianych Parlamentowi przez Radę, Komisję lub państwa członkowskie w kontekście dochodzenia nie zapewniają pełnej jasności prawnej, ale są ogólnie interpretowane jako wykluczające akredytowanych asystentów parlamentarnych z możliwości przeglądania i analizowania w zabezpieczonej czytelni „innych informacji poufnych” nieoznaczonych klauzulą tajności; odnotowuje, że według szeregu posłów przepis ten uniemożliwia skuteczne i dokładne przeglądanie takich dokumentów w ograniczonym czasie, jakim dysponują komisje śledcze, oraz że komisja TAX2 mogła korzystać z tych zasobów w bardziej kompleksowy i skuteczny sposób, ponieważ podczas jej prac akredytowani asystenci parlamentarni tymczasowo i wyjątkowo uzyskali dostęp do dokumentów; w związku z tym apeluje o wprowadzenie do renegocjowanego porozumienia międzyinstytucjonalnego jasno sformułowanego przepisu gwarantującego akredytowanym asystentom parlamentarnym prawo dostępu do dokumentów na podstawie zasady wiedzy koniecznej w ramach funkcji wspierania posłów; wzywa właściwe organy do przyspieszenia renegocjacji tego punktu, aby nie ograniczać skuteczności i efektywności przyszłych i toczących się dochodzeń parlamentarnych;

°

° °

88. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszego zalecenia oraz sprawozdania końcowego komisji śledczej Radzie i Komisji oraz parlamentom państw członkowskich.