Parlamento Europeu
2014-2019

Documento de sessão

B8-0177/2017

2.3.2017

PROJETO DE RECOMENDAÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU AO CONSELHO E À COMISSÃO

apresentada nos termos do artigo 198.º, n.º 12, do Regimento

na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel (2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
em nome da Comissão de Inquérito sobre a Medição das Emissões no Sector Automóvel

B8-0177/2017

Projeto de recomendação do Parlamento Europeu ao Conselho e à Comissão na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel (2016/2908(RSP))

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta o artigo 226.° do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE),

– Tendo em conta a Decisão 95/167/CE, Euratom, CECA do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão, de 19 de abril de 1995, relativa às formas de exercício do direito de inquérito do Parlamento Europeu[1],

– Tendo em conta a sua Decisão (EU) 2016/34, de 17 de dezembro de 2015, referente à criação, às atribuições, à composição numérica e à duração do mandato da Comissão de Inquérito sobre a Medição das Emissões no Sector Automóvel[2],

– Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos[3],

– Tendo em conta a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos[4],

– Tendo em conta a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa[5],

– Tendo em conta a sua resolução, de 27 de outubro de 2015, sobre a medição das emissões no setor automóvel[6],

– Tendo em conta a sua resolução, de 13 de setembro de 2016, sobre o inquérito à medição das emissões no setor automóvel (relatório intercalar)[7],

– Tendo em conta o relatório final da Comissão de Inquérito sobre a Medição das Emissões no Sector Automóvel (A8-XXXX/2016),

– Tendo em conta o projeto de recomendação da Comissão de Inquérito sobre a Medição

[1] JO L 113 de 19.5.1995, p. 1.
[2] JO L 10 de 15.1.2016, p. 13.
[3] JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.
[4] JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.
[5] JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.
[6] Textos aprovados, P8_TA(2015)0375.
[7] Textos aprovados, P8_TA(2016)0322.

das Emissões no Sector Automóvel,

– Tendo em conta o artigo 198.º, n.º 12, do seu Regimento,

A. Considerando que o artigo 226.º do TFUE prevê uma base jurídica para a criação, pelo Parlamento Europeu, de uma comissão temporária de inquérito para analisar alegações de infração ou de má administração na aplicação do Direito da União, sem prejuízo das competências cometidas aos órgãos jurisdicionais nacionais ou da União, e que este constitui um elemento importante dos poderes de controlo do Parlamento;

B. Considerando que, com base numa proposta da Conferência dos Presidentes, o Parlamento decidiu, em 17 de dezembro de 2015, criar uma comissão de inquérito para investigar as alegadas falhas na aplicação da legislação da União no que diz respeito à medição das emissões no setor automóvel, e que essa comissão pretende formular as recomendações consideradas necessárias nesta matéria;

C. Considerando que a Comissão de Inquérito iniciou os seus trabalhos em 2 de março de 2016 e aprovou o seu relatório final em 28 de fevereiro de 2017, apresentando a metodologia e as conclusões da sua investigação;

D. Considerando que a quota de mercado dos veículos de passageiros a diesel na União Europeia cresceu nas últimas décadas, representando mais de metade dos automóveis novos vendidos em quase todos os Estados-Membros; considerando que este crescimento sustentado da quota de mercado dos veículos a diesel resultou também da política climática da UE, uma vez que a tecnologia diesel tem uma vantagem significativa sobre os motores a gasolina no que se refere às emissões de CO_2; considerando que, na fase de combustão, os motores a diesel produzem muito mais poluentes do que os motores a gasolina, para além do CO_2, os quais são significativamente e diretamente nocivos para a saúde pública, tais como NO_x, SO_x e partículas; considerando que as tecnologias de atenuação destes poluentes existem e estão implantadas no mercado;

E. Considerando que existe a tecnologia necessária para respeitar a norma Euro 6 relativa às emissões de NO_x dos veículos com motores diesel, nomeadamente no que diz respeito às condições reais de condução e sem impacto negativo nas emissões de CO_2;

F. Considerando que as melhores práticas norte-americanas, caracterizadas por normas de emissões mais rigorosas aplicáveis aos veículos a gasolina e a gasóleo, assim como uma execução mais rigorosa das políticas proporcionam um padrão a que a UE deve aspirar;

G. Considerando que a proteção da saúde pública e do ambiente deve constituir uma preocupação e uma responsabilidade comuns da sociedade, em cujo contexto todas as partes interessadas, incluindo o setor automóvel, têm um importante papel a desempenhar;

1. Encarrega o seu Presidente de tomar as medidas necessárias para a publicação do relatório final da Comissão de Inquérito, em conformidade com o artigo 198.º, n.º 11, do Regimento do Parlamento, e com o artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 95/167/CE;

2. Insta o Conselho e a Comissão a assegurarem que as conclusões e as recomendações

resultantes da investigação sejam aplicadas na prática, em conformidade com a Decisão 95/167/CE;

3. Insta a Comissão a apresentar ao Parlamento, o mais tardar dezoito meses após a aprovação da presente recomendação e, posteriormente, de forma regular, um relatório completo sobre as medidas tomadas pela Comissão e pelos Estados-Membros no que se refere às conclusões e às recomendações da Comissão de Inquérito;

4. Convida o seu Presidente a encarregar a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, a Comissão da Indústria, da Investigação e da energia, a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores e a Comissão dos Transportes e do Turismo de acompanharem o seguimento dado às conclusões e recomendações da Comissão de Inquérito, em conformidade com o artigo 198.º, n.º 13, do seu Regimento;

5. Convida o seu Presidente a encarregar a Comissão dos Assuntos Constitucionais de dar seguimento às recomendações da Comissão de Inquérito no que respeita às limitações do direito de inquérito do Parlamento;

Testes laboratoriais e emissões em condições de utilização reais

6. Convida a Comissão a alterar a sua estrutura interna de modo a que, de acordo com o princípio da responsabilidade coletiva, a pasta de um só comissário (e diretor-geral) inclua, simultaneamente, a responsabilidade pela legislação em matéria de qualidade do ar e pelas políticas que abordam as fontes de emissões de poluentes; apela a um aumento dos recursos humanos e técnicos da Comissão dedicados aos veículos, aos sistemas dos veículos e às tecnologias de controlo de emissões e a que o Centro Comum de Investigação (CCI) aprofunde os conhecimentos técnicos internos;

7. Para o efeito, exorta a Comissão a modificar a sua estrutura interna e a alterar a sua repartição de responsabilidades, de modo a que as competências legislativas que incumbem atualmente à Direção-Geral do Mercado Interno, da Indústria, do Empreendedorismo e das PME (DG GROW), no domínio das emissões dos veículos, sejam transferidas para a Direção-Geral do Ambiente (DG ENV);

8. Insta a Comissão a garantir que o CCI disponha de recursos humanos, conhecimentos técnicos e um grau de autonomia adequado, inclusivamente tomando medidas destinadas a conservar os conhecimentos específicos pertinentes no domínio dos veículos, das tecnologias de emissões e dos ensaios de veículos na organização; assinala que o CCI pode ter responsabilidades adicionais em termos de verificação dos requisitos no quadro da proposta de um novo regulamento de fiscalização do mercado e de homologação;

9. Solicita que os resultados de todos os ensaios do CCI sejam integralmente disponibilizados ao público, de forma não anónima, através de uma base de dados; apela, além disso, a que o Laboratório de Emissões de Veículos (VELA) do CCI preste informações a um órgão de fiscalização que inclua representantes dos Estados-Membros e das organizações de proteção do ambiente e da saúde;

10. Exorta os colegisladores, no âmbito da atual revisão do Regulamento (CE) n.º

715/2007, a garantirem que as medidas ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, e do artigo 14.º, que se destinam a completar ou alterar certos elementos não essenciais do ato legislativo, sejam adotadas através de atos delegados, a fim de garantir um nível adequado de controlo pelo Parlamento e pelo Conselho e, ao mesmo tempo, reduzindo a possibilidade de atrasos injustificados na adoção dessas medidas; opõe-se veementemente à alternativa na qual essas medidas são adotadas através de atos de execução;

11. Apela a uma rápida adoção dos 3.º e 4.º pacotes sobre emissões em condições reais de condução (RDE), a fim de completar o quadro regulamentar do novo procedimento de homologação, e à rápida aplicação deste quadro; recorda que, para que os ensaios de emissões em condições reais de condução sejam eficazes na redução das discrepâncias entre as emissões medidas em laboratório e na estrada, as especificações do ensaio e os procedimentos de avaliação devem ser definidos muito cuidadosamente e abranger uma vasta gama de condições de condução, incluindo temperatura, carga do motor, velocidade do veículo, altitude, tipo de estrada e outros parâmetros utilizados em situações de circulação em toda a União;

12. Toma conhecimento do recurso de anulação interposto contra o 2.º pacote RDE por várias cidades da UE com o fundamento de que, ao introduzir um novo aumento dos limiares para as emissões de NO_x, o regulamento da Comissão altera um elemento essencial do ato de base, violando assim um requisito processual essencial, bem como as disposições da Diretiva 2008/50/CE, relativa à qualidade do ar, no que diz respeito à limitação dos níveis máximos das emissões de óxidos de azoto para os veículos com motores diesel;

13. Insta a Comissão a rever, em 2017, o fator de conformidade para os ensaios RDE das emissões de NO_x, como previsto no 2.º pacote RDE; insta a Comissão a rever anualmente o fator de conformidade, em consonância com as evoluções tecnológicas, para, com a maior brevidade, o aproximar o mais possível de 1, tendo apenas em conta a incerteza de medição dos equipamentos do sistema portátil de medição de emissões (PEMS);

14. Insta a Comissão a rever a legislação da União em vigor, a fim de verificar se, eventualmente, a colocação no mercado de outros sistemas do veículo ou de outros produtos depende de procedimentos de ensaio inadequados, como no caso das emissões dos veículos, ou noutros domínios nos quais são necessários esforços de fiscalização do mercado, e a apresentar propostas legislativas adequadas para assegurar a aplicação efetiva das normas do mercado interno;

15. Insta a Comissão a apresentar propostas que visem introduzir inspeções ambientais a nível da UE, a fim de controlar a conformidade com as normas ambientais para produtos, os limites de emissões respeitantes às licenças de exploração e a legislação ambiental da UE de um modo geral;

16. Insta a Comissão a prosseguir o seu trabalho a fim de aperfeiçoar o desempenho dos PEMS, com vista a melhorar a sua precisão e reduzir a sua margem de erro; considera que, no que se refere às partículas, as tecnologias dos PEMS devem permitir ter em conta partículas de tamanho inferior a 23 nanómetros, que representam o maior perigo para a saúde pública;

17. Considera que as regras horizontais sobre a criação e o funcionamento dos grupos de peritos da Comissão, adotadas pela Comissão em 30 de maio de 2016, constituem uma melhoria em relação às regras anteriores, por exemplo no que respeita à exigência de atas pertinentes e completas das reuniões; exorta a Comissão a rever as referidas regras de modo a reforçar as disposições relativas à composição equilibrada dos grupos de peritos; insta a Comissão a aplicar as regras horizontais (atualizadas) de forma rigorosa e imediata e a elaborar um relatório para o Parlamento Europeu e o Conselho, avaliando a aplicação das referidas regras;

18. Solicita que sejam disponibilizadas ao público as listas de participantes e as atas das reuniões dos comités de comitologia, como o Comité Técnico dos Veículos a Motor (CTVM) e os grupos de peritos da Comissão, nomeadamente grupo de trabalho «Emissões em condições reais de condução – Veículos ligeiros» (RDE-LDV);

19. Insta os Estados-Membros a garantirem mais transparência no acesso dos seus parlamentos nacionais aos documentos das reuniões do CTVM;

20. Solicita à Comissão que altere substancialmente as políticas existentes em matéria de arquivo e armazenamento de informações e que vele por que as notas, as comunicações entre serviços, os projetos e os intercâmbios não oficiais entre a Comissão, os Estados-Membros, o Conselho e os seus representantes sejam, por princípio, arquivados; deplora as lacunas nos registos públicos que resultam de um âmbito de aplicação demasiado restrito para os documentos aptos a serem arquivados, o que exige uma intervenção ativa para o arquivamento;

Dispositivos manipuladores

21. Considera que, embora o procedimento RDE minimize o risco de utilização de dispositivos manipuladores, não irá impedir completamente o potencial recurso a práticas ilegais; recomenda, por conseguinte, que em consonância com a abordagem das autoridades dos EUA, seja integrado um certo grau de imprevisibilidade nos ensaios de homologação e de verificação da conformidade em circulação, a fim de evitar o aproveitamento de eventuais lacunas, recomendando ainda que seja garantido o cumprimento ao longo do ciclo de vida do veículo; congratula-se, a este respeito, com o protocolo de ensaio para dispositivos manipuladores constante das «Orientações sobre a avaliação de estratégias auxiliares em matéria de emissões e a presença de dispositivos manipuladores», adotado pela Comissão em 26 de janeiro de 2017 e aplicável aos veículos já presentes no mercado; espera que as autoridades nacionais dos Estados-Membros apliquem rapidamente o referido protocolo nas suas atividades de fiscalização do mercado e que procedam aos ensaios recomendados dos veículos com variações não previsíveis das condições das normas de ensaio, como por exemplo a temperatura ambiente, padrões de velocidade, carga do veículo e duração do ensaio, o que pode incluir «testes surpresa»;

22. Observa com preocupação que os ensaios oficiais das emissões de CO_2 e do consumo de combustível dos veículos continuam a limitar-se a um protocolo de ensaio em laboratório (WLTP), o que significa que a utilização ilegal de dispositivos manipuladores continua a ser possível e pode não ser detetada; insta a Comissão e os Estados-Membros a criarem regimes de controlo da frota à distância – utilizando equipamento de teledeteção na estrada e/ou sensores a bordo – para fins de rastreio do

desempenho ambiental da frota em circulação e para deteção de eventuais práticas ilícitas suscetíveis de permitir a persistência de discrepâncias entre o desempenho teórico e em condições reais;

23. Exorta a Comissão a analisar mais aprofundadamente as razões pelas quais não foram incluídas, na legislação sobre veículos ligeiros, as disposições relativas a dispositivos manipuladores previstas na legislação sobre veículos pesados;

24. Insta a Comissão a efetuar uma averiguação interna para verificar a acusação de que os resultados das investigações do CCI e as preocupações debatidas pelos serviços da Comissão quanto a eventuais práticas ilegais por parte dos fabricantes nunca foram comunicados aos níveis superiores da hierarquia; convida a Comissão a apresentar as suas conclusões ao Parlamento;

25. Acredita que deve ser estabelecido um mecanismo claro de comunicação de informações na Comissão para garantir que todos os casos de incumprimento identificados pelo CCI sejam notificados a todos os níveis relevantes dentro da hierarquia da Comissão;

26. Insta a Comissão a incumbir o CCI de prosseguir a investigação, juntamente com as autoridades nacionais e os institutos de investigação independentes, sobre o comportamento suspeito em matéria de emissões observado em vários automóveis em agosto de 2016;

27. Insta os Estados-Membros a exigirem que os fabricantes de automóveis expliquem, no quadro da obrigação recentemente introduzida de divulgação das suas estratégias de base e das estratégias auxiliares no domínio das emissões, eventuais comportamentos irracionais em matéria de emissões dos veículos observados durante os ensaios e a demonstrarem a necessidade de aplicar as derrogações previstas no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007; exorta os Estados-Membros a partilharem os resultados das suas investigações e dos dados técnicos dos ensaios com a Comissão e o Parlamento;

28. Insta a Comissão a controlar rigorosamente a aplicação pelos Estados-Membros das derrogações para utilização de dispositivos manipuladores; congratula-se, a este respeito, com a metodologia para a avaliação técnica de estratégias auxiliares em matéria de emissões, incluída nas orientações da Comissão, de 26 de janeiro de 2017; exorta a Comissão a instaurar processos por infração se considerar necessário;

Homologação e conformidade em circulação

29. Apela, no interesse da defesa do consumidor e da proteção do ambiente, a uma rápida adoção da proposta de regulamento relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques (2016/0014 (COD)), que substitui a atual diretiva-quadro relativa à homologação, apelando ainda à sua entrada em vigor até 2020, o mais tardar; considera que a preservação do nível de ambição da proposta inicial da Comissão, em especial no que se refere à introdução do sistema de supervisão da UE, é o objetivo mínimo exigido para melhorar o sistema da UE; considera, além disso, que um sistema mais abrangente e coordenado de homologação e fiscalização do mercado, que compreenda a supervisão da UE, auditorias conjuntas e a cooperação com as

autoridades nacionais e entre elas deve ser o objetivo a alcançar durante as negociações interinstitucionais sobre o dossiê;

30. Considera que apenas uma supervisão mais estreita a nível da UE pode garantir que a legislação da UE relativa aos veículos seja aplicada corretamente e que as atividades de fiscalização do mercado na UE sejam efetuadas de forma eficaz e eficiente; insta a Comissão a garantir a aplicação plena e homogénea do novo quadro de homologação e de fiscalização do mercado, bem como a coordenar o trabalho das autoridades nacionais de homologação e de fiscalização do mercado e proceder a mediações em caso de desacordo;

31. Apela a um reforço drástico da fiscalização do mercado no novo quadro de homologação da UE, com base em regras claramente definidas e numa repartição mais clara das responsabilidades, a fim de criar um sistema melhor, eficaz e funcional;

32. Considera que a supervisão da UE deve implicar, no âmbito do novo quadro para a homologação UE, a repetição dos ensaios, a uma escala adequada, dos sistemas, dos componentes e das unidades técnicas separadas dos veículos já disponíveis no mercado, a fim de verificar a sua conformidade com as homologações e a legislação aplicável, utilizando uma vasta gama de ensaios com base em amostras estatisticamente relevantes, bem como dar início à adoção de medidas corretivas, incluindo a recolha de veículos, a retirada da homologação e coimas administrativas; considera que a especialização do CCI é fundamental para esta tarefa;

33. Apela, a este respeito, à criação de uma Agência Europeia para a Fiscalização dos Veículos;

34. Convida a Comissão e os Estados-Membros a avaliarem a prática em vigor nos EUA – que consiste em efetuar controlos aleatórios à saída da linha de produção e em proceder a ensaios em circulação – e a tirarem as conclusões necessárias no que se refere à melhoria das suas atividades de fiscalização do mercado;

35. Sugere que, no caso dos veículos de transporte de passageiros, devem ser realizados ensaios aleatórios de fiscalização do mercado, incluindo com protocolos de ensaio não especificados em, no mínimo, 20 % dos modelos novos colocados anualmente no mercado da União, bem como numa amostra representativa de modelos mais antigos, a fim de verificar se os veículos em circulação cumprem a legislação da União em matéria de segurança e ambiente; considera que, na escolha dos veículos a ensaiar a nível da União, as queixas fundamentadas devem ser objeto de um acompanhamento e devem ser tidos em conta os ensaios de terceiros, os dados provenientes da teledeteção, os relatórios sobre inspeções técnicas periódicas e outras informações;

36. Salienta a necessidade de as autoridades nacionais responsáveis controlarem de forma sistemática a conformidade da produção e em circulação dos veículos, sob a coordenação e a supervisão a nível da UE; considera que os ensaios da conformidade da produção e da conformidade em utilização devem ser realizados por um serviço técnico diferente do responsável pela homologação do veículo em causa, e que os serviços técnicos internos devem ser excluídos da realização do ensaio das emissões para efeitos de homologação; insta os Estados-Membros a esclarecerem, de uma vez por todas, qual é a autoridade responsável pela fiscalização do mercado nos seus territórios, a fim de

garantir que essa autoridade esteja ciente das suas responsabilidades, e a informarem devidamente a Comissão; considera que uma cooperação mais estreita e o intercâmbio de informações entre as autoridades de fiscalização do mercado dos Estados-Membros e a Comissão, inclusivamente sobre os planos nacionais de fiscalização do mercado, reforçarão a qualidade global da fiscalização do mercado na UE e permitirão à Comissão identificar os pontos fracos dos sistemas nacionais de fiscalização do mercado;

37. Considera que uma maior coordenação e um debate mais aprofundado entre as autoridades de homologação e a Comissão, sob a forma de um fórum presidido por esta última, contribuirão para promover as boas práticas destinadas a assegurar uma aplicação eficaz e harmonizada do regulamento relativo à homologação e à fiscalização do mercado;

38. Considera que a possibilidade de efetuar uma revisão completa e independente dos resultados de homologação, incluindo os dados relativos aos ensaios de movimento por inércia, aumentará a eficácia do quadro, defendendo ainda que os dados devem ser acessíveis às partes interessadas;

39. Solicita o estabelecimento de uma estrutura de taxas destinada a garantir um financiamento adequado e independente das atividades de homologação e de fiscalização do mercado, bem como das atividades dos serviços técnicos; defende que as autoridades de homologação devem ser incumbidas de verificar as relações comerciais e económicas entre os fabricantes de automóveis e os fornecedores, por um lado, e os serviços técnicos, por outro, de modo a evitar conflitos de interesses;

40. Chama a atenção para o sistema de homologação dos EUA – no qual as taxas cobradas aos fabricantes para cobrir os custos dos programas de certificação e de conformidade são enviadas para o Departamento do Tesouro dos EUA, sendo que o Congresso dos EUA, por sua vez, atribui fundos à Agência de Proteção do Ambiente (EPA) para executar os seus programas – enquanto modelo que pode ser útil para melhorar a independência do sistema da UE;

41. Insta a Comissão e os colegisladores a ponderarem igualmente a introdução de ensaios com PEMS ou de controlos de conformidade em circulação, pelo menos enquanto dispositivos de rastreio, e a atribuírem um mandato ao CCI para realizar controlos da conformidade em circulação com PEMS, no âmbito do novo quadro relativo à homologação;

42. Insta os colegisladores a estabelecerem no futuro regulamento relativo à homologação e fiscalização do mercado de veículos a motor uma rede de teledeteção a nível da UE para controlar as emissões reais da frota automóvel e identificar veículos excessivamente poluentes, a fim de se centrar nas verificações da conformidade em circulação e identificar os veículos que possam ser ilegalmente modificados com alterações de hardware (por exemplo placas de desativação da recirculação dos gases de escape (EGR), do filtro de partículas diesel (DPF) ou do sistema de redução catalítica seletiva (SCR)) ou de software (reconfiguração ilegal dos parâmetros eletrónicos);

43. Exorta a Comissão a fazer uso dos seus poderes delegados, previstos no artigo 17.º da Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus

reboques, com vista a atualizar os métodos de ensaio para a inspeção técnica periódica de veículos, a fim de medir as emissões de NO_x provenientes dos automóveis;

44. Defende que as entidades homologadoras, as autoridades de fiscalização do mercado e os serviços técnicos devem levar a cabo as suas missões; considera que devem, por conseguinte, melhorar o seu nível de competência de forma significativa e contínua, e solicita que, para o efeito, realizem auditorias regulares e independentes às suas capacidades;

45. Solicita à Comissão que pondere a possibilidade de a escolha do serviço técnico pelo fabricante ter de ser comunicada à Comissão, a fim de contribuir para um efetivo conhecimento da situação por parte desta última;

46. Insta os Estados-Membros a exigirem aos fabricantes de automóveis que divulguem e justifiquem as suas estratégias de controlo das emissões junto das entidades homologadoras, como no caso dos veículos pesados;

47. Solicita aos Estados-Membros que analisem se as soluções «tipo» propostas pelo fabricante para reparar os veículos afetados por sistemas fraudulentos cumprem de facto a legislação em matéria de emissões, e que prevejam a realização de controlos aleatórios dos novos veículos reparados;

Execução e sanções

48. Apela a uma aplicação mais rigorosa e mais eficaz das regras de emissões dos veículos na UE; propõe que a estrutura de governação relativa às emissões dos automóveis seja reformada, sem demora, e alinhada com a de outros setores dos transportes;

49. Recorda que as regras de medição das emissões visam alcançar uma melhor qualidade do ar, o que anteriormente não foi possível devido, por um lado, a uma aplicação deficiente da legislação e, por outro, à manipulação por parte de certos fabricantes de automóveis; considera que as autoridades competentes devem ter em consideração as emissões provenientes dos veículos e os dados sobre a qualidade do ar para avaliar se o objetivo prosseguido foi alcançado;

50. Propõe a criação de um quadro permanente de cooperação internacional com os Estados Unidos (EPA) sobre as emissões, com vista ao intercâmbio de informações e à realização de ações conjuntas de fiscalização; estas ações já existem relativamente a outros produtos no interior da UE;

51. Exorta a Comissão a instaurar processos por infração contra os Estados-Membros que não tenham introduzido uma fiscalização eficaz do mercado e a estabelecer um sistema de sanções nacional por infrações ao Direito da União, tal como exigido pela legislação em vigor;

52. Propõe que a Comissão disponha de poderes para aplicar aos fabricantes de veículos coimas administrativas eficazes, proporcionadas e dissuasivas e para impor medidas corretivas em caso de não conformidade averiguada dos veículos; considera que as eventuais sanções devem incluir a possibilidade de revogação da homologação e o estabelecimento de programas de recolha à escala europeia;

53. Considera que os recursos obtidos a título das coimas devem ser detidos pelos Estados-Membros para efeitos de compensação das pessoas negativamente afetadas pelas infrações e outras atividades em benefício dos consumidores ou, se for caso disso, para fins de proteção ambiental no Estado-Membro;

54. Insta os Estados-Membros a assegurarem que as disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no Regulamento (CE) n.º 715/2007 por parte dos fabricantes sejam eficazes, proporcionadas e dissuasivas e que sejam comunicadas rapidamente à Comissão;

55. Convida os Estados-Membros a aplicarem medidas mais firmes na sequência do escândalo da fraude em matéria de emissões; insta os Estados-Membros e as respetivas entidades de homologação a analisarem as informações sobre as estratégias de base e as estratégias auxiliares em matéria de emissões – a divulgar pelos fabricantes de automóveis –, relativas aos veículos que tenham uma homologação Euro 5 e Euro 6 e demonstrem comportamentos irracionais em matéria de emissões durante os ensaios, e a verificar a sua conformidade com as orientações interpretativas da Comissão sobre as disposições relativas a dispositivos manipuladores; exorta os Estados-Membros a aplicarem as sanções previstas, em caso de não conformidade, incluindo programas de recolha obrigatória e a possibilidade de retirada da homologação; insta a Comissão a assegurar uma abordagem coordenada no que se refere aos programas de recolha em toda a UE;

56. Exorta os Estados-Membros e a Comissão a esclarecerem os proprietários dos veículos afetados sobre a obrigatoriedade ou não de reparar os veículos afetados e as consequências jurídicas decorrentes da reparação quanto à conformidade com as normas relativas às emissões, as obrigações em matéria de inspeção técnica de veículos, a tributação, as consequências de uma possível recategorização do veículo, etc.;

57. Constata que é difícil recolher informações sobre sanções nos Estados-Membros devido à inexistência de estatísticas a nível nacional; insta a Comissão e os Estados-Membros a recolherem dados estatísticos regulares sobre esta questão;

58. Insta os Estados-Membros e a Comissão Europeia a reforçarem os mecanismos de aplicação, como, por exemplo, a rede da União Europeia para a implementação e execução da legislação ambiental (IMPEL);

Direitos do consumidor

59. Exorta os Estados-Membros a assegurarem que os consumidores disponham de informações pormenorizadas e compreensíveis sobre as alterações introduzidas durante os programas de recolha e as operações de manutenção, a fim de melhorar a transparência para os consumidores e a confiança no mercado automóvel;

60. Sublinha que, depois da recolha, os veículos devem estar em conformidade com os requisitos legais previstos na legislação da UE; assinala igualmente que devem ser ponderadas outras formas de reparação, para além de programas de recolha; solicita à Comissão que, para o efeito, avalie as normas da UE em vigor em matéria de proteção dos consumidores e apresente propostas, se for caso disso;

61. Salienta a importância de fornecer informações realistas, precisas e fiáveis aos consumidores sobre o consumo de combustível e as emissões de poluentes atmosféricos dos seus automóveis, a fim de sensibilizar os consumidores e de contribuir para decisões informadas no que se refere à compra de automóveis; apela a ações da UE para fornecer aos consumidores informações sobre as emissões de poluentes como o NO_x e as partículas;

Veículos limpos

62. Exorta a Comissão e as autoridades competentes dos Estados-Membros a aderirem plenamente a uma estratégia de mobilidade com baixas emissões e a aplicá-la;

63. Insta a Comissão e os Estados-Membros a avaliarem a eficácia das atuais zonas de baixas emissões nas cidades, tendo em conta a incapacidade das normas Euro para os veículos comerciais ligeiros de refletir as emissões em condições de utilização reais, bem como a analisarem os benefícios da introdução de uma indicação ou de uma norma para os veículos de emissões ultrarreduzidas que cumpram os valores-limite de emissão em condições de condução reais;

64. Convida a Comissão e os colegisladores a seguirem uma abordagem mais integrada das suas políticas para melhorar o desempenho ambiental dos veículos automóveis, a fim de garantir progressos tanto em termos de descarbonização como no tocante aos objetivos em matéria de qualidade do ar, por exemplo promovendo a eletrificação ou a transição para motorizações alternativas do parque automóvel;

65. Convida, para o efeito, a Comissão a rever a diretiva relativa à energia limpa para os transportes e a apresentar um projeto de regulamento sobre as normas relativas ao CO_2 para o parque de automóveis colocados no mercado a partir de 2025, com disposições em matéria de inclusão de veículos de emissões zero e veículos de emissões ultrarreduzidas que obrigue a um aumento gradual da quota de veículos de emissões zero e de veículos de emissões ultrarreduzidas no conjunto do parque automóvel, com o objetivo de eliminar progressivamente, até 2035, os veículos novos emissores de CO_2;

66. Convida a Comissão e os Estados-Membros a promoverem políticas em matéria de contratos públicos «verdes», através da aquisição de veículos de emissões zero e de veículos de emissões ultrarreduzidas pelas autoridades públicas para o seu próprio parque automóvel ou para programas de partilha de automóveis com participação pública;

67. Convida a Comissão a rever os limites de emissões definidos no anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007, com vista a melhorar a qualidade do ar na União e a alcançar os limites da qualidade do ar ambiente da UE, bem como os níveis recomendados pela OMS, e a apresentar propostas, até 2025, o mais tardar, consoante o que for adequado, de novos limites de emissões neutras de novas tecnologia Euro7 para todos os veículos M_1 e N_1 colocados no mercado da União;

68. Insta a Comissão a ponderar a revisão da diretiva relativa à responsabilidade ambiental (2004/35/CE) de modo a incluir os danos ambientais causados pela poluição atmosférica resultante da violação, por parte de fabricantes de automóveis, da legislação relativa às emissões de automóveis da UE; considera que, se os fabricantes de

automóveis fossem financeiramente responsabilizados pela reparação dos danos ambientais por eles causados, seria possível esperar um aumento do nível de prevenção e precaução;

Poderes e limitações da Comissão de Inquérito

69. Insta o Conselho e a Comissão a participarem na conclusão atempada das negociações sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu relativo às formas de exercício do direito de inquérito do Parlamento Europeu e que revoga a Decisão 95/167/CE;

70. Considera que é fundamental, para o exercício do controlo democrático sobre o poder executivo, que o Parlamento disponha de poderes de inquérito correspondentes aos dos parlamentos nacionais da UE; considera que, para exercer estas funções de controlo democrático, o Parlamento deve dispor do poder de citar e de obrigar testemunhas a comparecer, bem como de exigir a apresentação de documentos; considera que, para garantir o exercício desses direitos, os Estados-Membros devem estar dispostos a aplicar sanções contra pessoas por falta de comparência ou não apresentação de documentos, em conformidade com as normas nacionais que regem os inquéritos parlamentares nacionais; reitera o apoio do Parlamento à posição expressa no relatório de 2012 sobre esta questão;

71. Considera que os poderes das comissões de inquérito do Parlamento devem ser mais bem alinhados com os dos parlamentos nacionais, em especial para garantir a efetiva notificação e participação das pessoas e a aplicação de sanções em caso de recusa de cooperação; insta a Comissão e os Estados-Membros a apoiarem as disposições correspondentes na atual proposta;

72. Convida a Comissão a rever, com urgência, o Código de Conduta dos Comissários, por forma a incluir disposições sobre a responsabilidade dos antigos comissários no âmbito de uma investigação por uma comissão de inquérito quanto à elaboração de políticas e de legislação durante o mandato dos comissários;

73. Solicita à Comissão que utilize o prazo entre a decisão do Plenário de constituir uma comissão de inquérito e o início efetivo dos seus trabalhos a fim de preparar um primeiro conjunto de documentos relacionados com o mandato da comissão de inquérito, para que a prestação de informações possa ser mais rápida, facilitando assim o trabalho da comissão de inquérito desde o início; considera, neste sentido, que as regras em matéria de arquivo e transmissão de documentos na Comissão devem ser revistas e melhoradas, a fim de facilitar futuros pedidos de informação;

74. Propõe que seja criado, na Comissão, um ponto de contacto único para as relações com as comissões de inquérito do Parlamento, em especial quando várias direções-gerais estejam implicadas, de modo a facilitar o fluxo de informação, por um lado, e aproveitar as boas práticas consagradas até à data, por outro;

75. Observa o facto de, em várias recentes comissões de inquérito e comissões especializadas, a Comissão e o Conselho não terem, em alguns casos, apresentado os documentos solicitados e, noutros casos, o terem feito com grande atraso; considera que deve ser criado um mecanismo de responsabilização, destinado a assegurar a transmissão imediata e segura ao Parlamento dos documentos que a comissão de

inquérito ou comissão especial solicitam e aos quais têm direito de acesso;

76. Insta a Comissão a melhorar a sua capacidade de gerir, em tempo útil e com qualidade razoável, os pedidos de documentos formulados pelas comissões de inquérito e pelos jornalistas e cidadãos, em conformidade com as regras correspondentes aplicáveis ao acesso aos documentos; insta a Comissão a disponibilizar estes documentos no seu formato original, abstendo-se de introduzir quaisquer alterações e conversões de formato suscetíveis de gerar perdas de tempo e potenciais alterações de conteúdo; encarrega, além disso, a Comissão de garantir que a informação armazenada em formato digital, ou seja, a base de dados, também seja disponibilizada em formato digital;

77. Observa que cabe à comissão de inquérito determinar se as informações no âmbito de um pedido são relevantes para os trabalhos da comissão; observa que esta tarefa não deve ficar a cargo do destinatário do documento solicitado; encarrega a Comissão de ter adequadamente em conta esta responsabilidade nas suas orientações relativas ao acesso aos documentos solicitados;

78. Insta os Estados-Membros a respeitarem as suas obrigações legais relativamente às comissões de inquérito, tal como estabelecido na Decisão 95/167/CE, e, nomeadamente, o seu artigo 3.º; solicita, além disso, tendo em conta os atrasos significativos nas taxas de resposta registadas, que ajudem as comissões de inquérito, no respeito do princípio da cooperação leal previsto no artigo 4.º, n.º 3, do TUE;

79. Insta os Estados-Membros que levaram a cabo inquéritos nacionais sobre as emissões poluentes dos veículos automóveis ligeiros de passageiros a transmitirem os conjuntos de dados e os resultados das suas investigações, na íntegra e sem delongas, à Comissão e ao Parlamento;

80. Considera que a primeira parte do mandato da comissão deve ser dedicada à recolha e análise de provas escritas, antes do início das audições públicas; considera que seria útil introduzir um «período de reflexão» entre o fim das audições e a elaboração do relatório final, de modo a permitir que seja concluída a recolha dos elementos de prova e que os mesmos sejam devidamente analisados e plenamente integrados no relatório;

81. Considera que o prazo máximo de 12 meses para as comissões de inquérito é arbitrário e, muitas vezes, insuficiente; considera que os membros da comissão de inquérito estão em melhor posição para determinar se um inquérito deve ser prorrogado e, em caso afirmativo, por quanto tempo;

82. Observa que o artigo 198.º do Regimento do Parlamento deve definir mais claramente o momento em que se inicia o período de duração de uma comissão de inquérito; propõe que seja prevista uma flexibilidade adequada para garantir tempo suficiente para as investigações; apela a que o início dos trabalhos da comissão de inquérito só tenha lugar após os documentos solicitados terem sido enviados pelas instituições da UE;

83. Considera que não devem necessariamente ser incluídos relatórios intercalares em futuros mandatos, a fim de não condicionar as conclusões finais do inquérito;

84. Considera que, no futuro, as comissões de inquérito devem ser organizadas de forma diferente, de modo a garantir uma maior eficiência e eficácia na organização e

realização dos trabalhos das comissões, em especial durante as audições públicas;

85. Sublinha que as regras administrativas internas do Parlamento Europeu estão em consonância com a prática estabelecida das comissões permanentes e, como tal, muitas vezes não se adequam à natureza *ad hoc* e temporária de uma comissão de inquérito, que opera em circunstâncias anormais, com um âmbito de aplicação muito específico e durante um período de tempo limitado; considera, por conseguinte, que o desenvolvimento de um conjunto definido de regras para o funcionamento eficaz das comissões de inquérito no que respeita à realização de audições e missões, por exemplo, num modo que permita garantir uma representação política equitativa, contribuiria para aumentar a eficiência; considera que existe um risco de os condicionalismos financeiros poderem impedir que as comissões de inquérito procedam à audição de todos os peritos considerados necessários para que a comissão possa desempenhar as suas funções; considera que os prazos internos para a autorização de audições e missões deveriam ser mais flexíveis;

86. Considera que as comissões de inquérito devem ter acesso prioritário e recursos específicos dentro dos serviços do Parlamento, de forma a que estes últimos possam satisfazer, em particular, os pedidos para a realização de estudos e notas de síntese, entre outros, dentro do prazo permitido pelo regimento;

87. Observa que, embora as atuais normas de acesso às informações classificadas e a outras informações confidenciais facultadas ao Parlamento Europeu pelo Conselho, pela Comissão ou pelos Estados-Membros no contexto de um inquérito, não sejam absolutamente claras do ponto de vista jurídico, são geralmente interpretadas no sentido de que as mesmas excluem os assistentes parlamentares acreditados (APA) da consulta e análise das «outras informações confidenciais» não classificadas numa sala de leitura segura; assinala que uma série de deputados consideraram que esta disposição entrava a consulta eficaz e aprofundada desses documentos dentro do tempo limitado de que as comissões de inquérito dispõem, e que a Comissão TAX2, em cujo período de funcionamento o acesso foi temporariamente e a título excecional concedido aos APA, pôde utilizar esses recursos de uma forma mais ampla e eficaz; solicita, por conseguinte, que, em sede de renegociação do Acordo Interinstitucional, seja introduzida uma disposição claramente expressa que garanta aos APA, no exercício das suas funções de assessoria aos deputados, o direito de acesso aos documentos com base no princípio da «necessidade de conhecer»; insta os organismos competentes a acelerarem o processo de renegociação do presente ponto de modo a não comprometer a eficácia e a eficiência dos inquéritos parlamentares em curso e futuros;

°

° °

88. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente recomendação e o relatório final da Comissão de Inquérito ao Conselho e à Comissão, bem como e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.