



Vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu

2016/2215(INI)

5.12.2016

NÁVRH ZPRÁVY

o vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu
(2016/2215(INI))

Vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu

Zpravodajové: Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy

OBSAH

	Strana
NÁVRH ZÁVĚRŮ	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	12

NÁVRH ZÁVĚRŮ

o vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu (2016/2215(INI))

Vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu,

- s ohledem na článek 226 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU),
 - s ohledem na rozhodnutí Evropského parlamentu, Rady a Komise 95/167/ES, Euratom, ESUO ze dne 19. dubna 1995 o podrobných ustanoveních o výkonu vyšetřovacího práva Evropského parlamentu¹,
 - s ohledem na rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 17. prosince 2015 o zřízení vyšetřovacího výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu, jeho působnosti, početním složení a funkčním období²,
 - s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla³;
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla⁴,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 27. října 2015 o měření emisí v automobilovém odvětví⁵,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 13. září 2016 o vyšetřování měření emisí v automobilovém odvětví⁶,
 - s ohledem na třetí pododstavec čl. 198 odst. 10 jednacího řádu Evropského parlamentu,
- A. vzhledem k tomu, že se Parlament na základě návrhu Konference předsedů dne 17. prosince 2015 rozhodl zřídit vyšetřovací výbor, aby prošetřil údajná porušení právních předpisů Unie a údajné nesprávné úřední postupy při jejich uplatňování v souvislosti s měřením emisí v automobilovém odvětví;
- B. vzhledem k tomu, že porušení právních předpisů představuje existenci protiprávního jednání, a sice skutku nebo opomenutí, které porušuje právní předpisy, ze strany orgánů či institucí Unie nebo členského státu při provádění právních předpisů Unie;

¹ Úř. věst. L 113, 19.5.1995, s. 1.

² Přijaté texty, P8_TA(2015)0462.

³ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁵ Přijaté texty, P8_TA(2015)0375.

⁶ Přijaté texty, P8_TA(2016)0322.

- C. vzhledem k tomu, že nesprávným úředním postupem se rozumí nedostatečný či nefunkční úřední postup, jenž například nastane, jestliže orgán nerespektuje zásady řádné správy, a k tomu, že k příkladům nesprávného úředního postupu patří správní pochybení a opomenutí, zneužívání moci, nespravedlnost, poruchy nebo nezpůsobilost, diskriminace, neodůvodněné průtahy, neposkytnutí informací, nedbalost a další nedostatky, jež ukazují na selhání při uplatňování právních předpisů Unie ve všech oblastech, na které se tyto právní předpisy vztahují;

přijal tyto závěry:

Laboratorní zkoušky a skutečné emise

1. Pokud se správně používají, umožňují dostupné technologie kontroly emisí (ECT) automobilům se vznětovými motory splňovat emisní limit pro NO_x Euro 5, jenž činí 180 mg/km, a emisní limit NO_x Euro 6, který činí 80 mg/km, nejpozději ke dni jejich vstupu v platnost, a to v podmínkách skutečného provozu a nikoli pouze v laboratorních zkouškách.
2. Panují značné rozdíly mezi emisemi NO_x většiny naftových vozidel Euro 3–6, které byly naměřeny při postupu schvalování typu pomocí laboratorní zkoušky nového evropského jízdního cyklu (NEDC), jež zákonné limity splňují, a jejich emisemi NO_x naměřenými ve skutečném provozu, které mezní hodnoty podstatně překračují. Tyto nesrovnalosti se týkají většiny automobilů s naftovým motorem a neomezují se na vozidla Volkswagen vybavená zakázanými odpojovacími zařízeními.
3. Existence těchto nesrovnalostí a jejich významný negativní dopad na dosahování cílů kvality ovzduší, zejména pokud jde o městské oblasti, byl Komisi, příslušným orgánům členských států, jakož i mnoha dalším zúčastněným stranám znám přinejmenším od roků 2004–2005, kdy se připravovalo nařízení Euro 5/6. Tyto rozdíly potvrzoval značný počet studií Společného výzkumného střediska (JRC) a dalších výzkumných pracovníků od roků 2010–2011.
4. Do září 2015 byly rozdíly obecně připisovány nedostatečnosti laboratorních zkoušek NEDC, které nejsou reprezentativní z hlediska skutečných emisí, a optimalizačním strategiím výrobců automobilů, aby laboratorní zkouškou úspěšně prošli, a nikoli používání zakázaných odpojovacích zařízení.
5. Pověření k pravidelnému vyhodnocování zkušebních cyklů a v případě potřeby jejich úpravě tak, aby přiměřeně odrážely emise vznikající při skutečném provozu na silnici, které zákonodárce udělil Komisi v roce 2007, vedlo k vypracování zkoušek emisí ve skutečném provozu pomocí přenosných systémů měření emisí (PEMS) a jejich začlenění do EU schvalování typu od roku 2017.
6. Zdlouhavost procesu vedoucího k zavedení regulačních zkoušek emisí ve skutečném provozu lze zčásti vysvětlit složitostí vývoje nového zkušebního postupu, dobou potřebnou k technologickému vývoji přenosných systémů měření emisí a délkou rozhodovacích a administrativních postupů na úrovni EU. Prodlévky byly způsobeny rovněž volbou politických priorit, například snahou Komise a členských států nezatěžovat podniky po finanční krizi z roku 2008.

Povinnosti členských států

7. Skutečnost, že se členské státy aktivně nezapojily do pracovní skupiny pro skutečné emise při řízení u lehkých užitkových vozidel (RDE-LDV), představuje nesprávný úřední postup. S výjimkou několika členských států, jako jsou UK, Nizozemsko, Německo, Francie, Dánsko a Španělsko, se členské státy v naprosté většině do pracovní skupiny RDE-LDV nezapojily, ačkoli se stavěly proti návrhům Komise. Vzhledem k tomu, že při prosazování dodržování nařízení hrají členské státy hlavní úlohu, a vzhledem ke známým nesrovnalostem v emisích NO_x u naftových vozidel a k jejich výrazně negativnímu dopadu na cíle v oblasti kvality ovzduší se členské státy měly do jednání skupiny zapojit. To by také napomohlo dosažení vyváženějšího složení pracovní skupiny.
8. Z analýzy zápisů pracovní skupiny RDE-LDV a technického výboru pro motorová vozidla (TCMV) vyplývá, že některé členské státy, zejména Francie, Itálie a Španělsko, v několika případech zdržely schválení procesu zkoušek RDE a prosazovaly mírnější zkušební metody. Mimoto některé členské státy zabránily dosažení kvalifikované většiny v TCMV, čímž došlo k prodlevě hlasování o prvním balíčku RDE.

Úkoly Komise

9. Komise na úrovni TCMV a pracovní skupiny RDE-LDV nevyužila všech prostředků, které měla k dispozici, aby zajistila včasné přizpůsobení zkoušek schválení typu podmínkám reálného provozu, jak stanoví čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007.
10. Jako subjekt odpovědný za fungování a program pracovní skupiny RDE-LDV měla Komise tuto skupinu směřovat k dřívější volbě možnosti zkoušek PEMS, která byla navržena v bodu odůvodnění 15 nařízení Euro 5/6, měla ve skupině RDE-LDV širokou podporu a JRC již v listopadu 2010 dospělo k závěru, že zkušební metody PEMS jsou dostatečně spolehlivé. To představuje nesprávný úřední postup.
11. Lepší koordinace mezi jednotlivými zúčastněnými útvary Komise mohla proces přizpůsobování zkoušek urychlit.
12. Více než polovinu členů pracovní skupiny RDE-LDV tvořili odborníci z řad výrobců automobilů a jiných podniků v automobilovém průmyslu. To lze přičítat mimo jiné nedostatečné technické odbornosti v útvarech Komise. Ačkoli Komise konzultovala s celou řadou aktérů a zajišťovala volný přístup do skupiny RDE-LDV, měla podniknout další kroky, aby „v co největší možné míře zajistila vyvážené zastoupení příslušných zainteresovaných stran, při zohlednění konkrétních úkolů expertní skupiny a požadovaných odborných znalostí“, jak stanoví horizontální pravidla pro expertní skupiny Komise ze dne 10. listopadu 2010.
13. Komise měla systematicky pořizovat účelné a úplné zápisy ze schůzí pracovní skupiny RDE-LDV. Jedná se o nesprávný úřední postup.

Odpojovací zařízení

14. Do odhalení společnosti Volkswagen v září 2015 nebyla odpojovací zařízení obecně považována za možnou příčinu nesrovnalostí mezi laboratorními a skutečnými emisemi NOx a obecně nepanovalo podezření, že by mohla být používána v osobních automobilech vyráběných v EU.
15. Zákaz používání odpojovacích zařízení nikdo nikdy nenapadl. Žádný členský stát ani automobilový výrobce ustanovení o odpojovacích zařízeních, včetně uplatňování zákazu, do aféry Volkswagenu nikdy nezpochybnil ani nežádal jejich vysvětlení
16. Některé strategie pro regulaci emisí uplatňované výrobci automobilů naznačují možné používání zakázaných odpojovacích zařízení. Někteří výrobci například snižují účinnosti technologií kontroly emisí (ECT) mimo zvláštní „tepelná okna“ v blízkosti rozsahu teplot předepsaného ve zkoušce NEDC, což není odůvodnitelné technickým omezením ECT. Další modulují ECT ke snížení jejich účinnosti po určité době od nastartování motoru, která se blíží trvání zkoušky. Kromě toho jsou v mnoha případech emise měřené ve zkušebním cyklu po určitou dobu po nastartování motoru nepřiměřeně vyšší než ty naměřené ve stejném období s měřením prováděným bezprostředně po nastartování motoru.
17. Před zářím 2015 žádný orgán nevyhledával odpojovací zařízení, ani neprokázal nedovolené používání odpojovacích zařízení. Žádný orgán nebo technická zkušebna členského státu neprovedla v rámci schvalování typu jiné zkoušky než zkoušky nového evropského jízdního cyklu (NEDC), které samy o sobě nemohou poukázat na používání odpojovacího zařízení. Převážná většina výrobců automobilů na trhu EU prohlásila, že používá odchylky ze zákazu odpojovacích zařízení podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007. Legalita použití odchylek je předmětem probíhajících vyšetřování a soudních řízení.
18. Na rozdíl od případu těžkých nákladních vozidel nebyli výrobci automobilů povinni zveřejňovat nebo odůvodňovat své emisní strategie. Bez takovéto povinnosti představuje jisté určení odpojovacího zařízení implementovaného v softwaru prostřednictvím reverzního inženýrství zdoluhavou a zatěžující operaci bez záruky úspěchu. Dokonce i zkoušky emisí při skutečném provozu s sebou nesou riziko, že v budoucnu nebude možné zcela vyloučit, že nebudou používány odpojovací strategie.

Povinnosti členských států

19. Členské státy porušovaly svou právní povinnost monitorovat a prosazovat zákaz odpojovacích zařízení stanovený ve čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007. Žádný z nich nezjistil používání odpojovacích zařízení instalovaných ve vozidlech Volkswagen. Kromě toho podle našeho vyšetřování většina členských států, a přinejmenším Německo, Francie, Itálie a Lucembursko, měla důkazy o tom, že pro projití testovacího cyklu schválení typu byly použity nenormální strategie kontroly emisí na základě podmínek podobných těm používaným v rámci nového evropského jízdního testovacího cyklu (teplota, doba trvání, rychlost). Probíhající vyšetřování a soudní případy na vnitrostátní úrovni rozhodnou, zda strategie pro regulaci emisí použité automobilovými výrobci představují nezákonné používání odpojovacích

zařízení, nebo oprávněné uplatňování odchylek.

20. Nejeví se, že by členské státy uplatňovaly srovnatelné přístupy k hodnocení a vyhodnocování souladu s právem Unie týkajícím se odpojovacích zařízení, zejména pokud jde o čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.
21. Většina členských států nepodnikla žádné kroky k lepšímu pochopení velkých rozdílů mezi úrovní emisí naměřených v laboratoři a na silnici prostřednictvím provádění dodatečných zkoušek mimo zkušební podmínky NEDC. To představuje nesprávný úřední postup.

Úkoly Komise

22. Komise neměla žádný právní základ pro vyhledávání odpojovacích zařízení, avšak měla právní povinnost dohlížet na vymáhání dodržování zákazu odpojovacích zařízení ze strany členských států. Avšak i přes informovanost a komunikaci mezi příslušnými útvary Komise, které se týkaly možných nezákonných praktik ze strany výrobců, Komise ani sama nepodnikla žádné další technické či právní analýzy nebo vlastní šetření, ani si nevyžádala informace nebo další opatření ze strany členských států s cílem ověřit, zda nedochází k porušení práva.
23. Právní předpisy týkající se emisí pro těžká nákladní vozidla byly vždy přísnější, pokud jde o odpojovací zařízení, než právní předpisy pro lehká užitková vozidla. Není jasné, proč Komise nepřevzala tato přísnější ustanovení z právních předpisů o těžkých nákladních vozidlech i do právních předpisů pro lehká užitková vozidla.
24. Komise měla zajistit, aby se zjištění výzkumu JRC a znepokojení, o kterých se mezi útvary Komise diskutovalo, pokud jde o možné nezákonné praktiky výrobců, dostala k příslušným vedoucím pracovníkům.

Schvalování typu a dodržování podmínek v provozu

25. Schvalování typu v EU je komplexní proces, kde se výrobcům automobilů nabízí několik možností poskytovat informace jednomu z 28 vnitrostátních orgánů pro schválení typu k tomu, aby obdrželi osvědčení o schválení typu vozidla, které je uznáváno v celé Unii.
26. V současném rámci se nepočítá se zvláštním dohledem EU nad schvalováním typu a daná pravidla jsou ve členských státech vykládána různými způsoby, což je částečně způsobeno neexistencí účinného systému výměny informací mezi orgány pro schvalování typu a technickými zkušebnami.
27. Mezi orgány pro schvalování typu a technickými zkušebnami se může značně lišit úroveň odborných znalostí a lidských a finančních zdrojů, přičemž neexistence harmonizovaného výkladu pravidel může vést ke konkurenci mezi nimi. Výrobci automobilů mají v zásadě možnost obrátit se na orgán pro schvalování typu a technickou zkušebnu s nejpružnějším a nejméně striktním výkladem pravidel a s nejnižšími poplatky.
28. Směrnice 2007/46/ES stanoví, že schvalovací orgán musí Komisi oznámit, pokud

rozhodne o zamítnutí schválení typu. Nicméně není jasné, jaká opatření by po takovém oznámení Komise měla přijmout a jak by tato následná opatření měla být koordinována s členskými státy. Není zaveden jasný a účinný systém k tomu, aby se zabránilo výrobci automobilů podat žádost o schválení typu v jednom členském státě poté, co byla žádost o schválení typu zamítnuta v jiném členském státě, nebo aby byla zkouška provedena v jiné technické zkušebně, když daný model v první technické zkušebně neprošel.

29. Panuje zřejmý nedostatek kontrol po schválení typu, což je zčásti zapříčiněno stávajícími pravidly a zčásti nejistotou ohledně toho, který orgán je za dozor nad trhem odpovědný. Často nejsou zavedeny účinné kontroly shody výroby, provozu a kontroly shody na konci životnosti s cílem odhalit případy, kdy výroba vozidel a vozidla v provozu neodpovídají schválenému typu vozidla, nebo jsou ověřovány dispozici pouze prostřednictvím dokumentů namísto fyzických zkoušek prováděných za účasti orgánů.
30. Zkoušky vozidel v provozu, pokud jde o emise, jsou většinou prováděny v laboratořích výrobců automobilů a v současné době jsou omezeny na laboratorní testy nového evropského jízdního cyklu požadované pro schválení typu.

Povinnosti členských států

31. Členské státy měly zajistit, aby jejich schvalovací orgány měly k dispozici dostatečné lidské a finanční zdroje pro interně prováděné testy. Neměly se opírat o testy prováděné v certifikovaných laboratořích výrobců automobilů pod dohledem technických zkušeben. Potenciální střety zájmů vyplývající z toho, že výrobci automobilů najímají technické zkušebny, aby prováděly zkoušky, jsou přímým důsledkem současného systému zavedeného podle rámcové směrnice o EU schválení typu, a nelze je proto považovat za nesprávný úřední postup. Komise předkládá návrh nového nařízení o schvalování typu a dozoru nad trhem, jež řeší tento nedostatek tím, že navrhuje strukturu poplatků k financování zkoušek schválení typu.
32. Avšak tam, kde technické zkušebny rovněž nabízejí výrobcům automobilů poradenské služby týkající se získání schválení typu, jak je tomu v některých členských státech, by mohlo docházet ke střetu zájmů vzhledem k existenci dalšího finančního spojení mezi technickými zkušebnami a výrobcí automobilů v souvislosti s poskytováním poradenství o tom, jak úspěšně schválení typu získat. Členské státy by měly tyto potenciální střety zájmů vyšetřovat. To představuje nesprávný úřední postup.
33. Členské státy měly zajistit, že schvalovací orgány budou odpovídajícím způsobem auditovat technické zkušebny. To představuje nesprávný úřední postup. Volba technických zkušeben je v první řadě volbou výrobce vozidla a úlohou schvalovacího orgánu je často jen daný postup na konci potvrdit. Možnost auditu technických zkušeben a zpochybnit výběr technické zkušebny, kterou mají k dispozici schvalovací orgány, se používá velmi zřídka.
34. To, že členské státy nezavedly účinný systém dozoru nad trhem, představuje porušení unijního práva. Ověření shodnosti výroby a shodnosti v provozu lehkých užitkových vozidel je často založeno pouze na laboratorních testech provedených v prostorách výrobců automobilů.

35. Členské státy měly Komisi oznámit jména a pravomoci svých orgánů odpovědných za dozor nad trhem a udržovat je aktuální. To představuje nesprávný úřední postup. Panuje neodůvodněná nejistota o tom, které orgány jsou v členských státech odpovědné za dozor nad trhem.

Úkoly Komise

36. Komise měla zaujmout významnější koordinační roli, aby zajistila jednotné uplatňování právních předpisů EU týkajících se schvalování typu, jelikož je proces EU schválení typu velmi složitý a závisí do značné míry na výměně informací mezi členskými státy.
37. Rovněž ve světle svých interních porad a externích žádostí měla Komise požadovat od členských států informace o tom, jak zacházejí s těmi vozidly ze stávajícího vozového parku, které nesplňují zákonné emisní limity za podmínek skutečné jízdy.

Vymáhání a sankce

38. Současná řídicí struktura v automobilovém odvětví, kde má EU pouze regulační pravomoci a odpovědnost za provádění právních předpisů EU týkajících se měření emisí automobilů mají primárně členské státy, brání účinnému vymáhání právních předpisů EU. Donucovací pravomoci Komise jsou omezeny na zahájení řízení o nesplnění povinnosti proti členskému státu, pokud členský stát správně nepoužil unijní právní předpisy.
39. V EU neexistuje jednotná praxe pro transparentní přístup spotřebitelů k informacím o stažení z oběhu.

Povinnosti členských států

40. Členské státy se velmi zdráhaly sdílet výsledky svých šetření a údaje z technických testů s Komisí i s tímto vyšetřovacím výborem.
41. Členské státy začaly vynucovat právní předpisy EU o emisích z lehkých užitkových vozidel, jak je to vyžadováno, až poté, co v září 2015 propukl případ emisí Volkswagenu, a to prováděním dodatečných zkoušek v laboratoři a na silnici a zahájením několika vnitrostátních vyšetřování týkajících se znečišťujících emisí z osobních automobilů. Po těchto snahách probíhající soudní řízení buď potvrdí, nebo nepotvrdí možné nezákonné používání odpojovacích zařízení.
42. Po případu s emisemi nevalily členské státy na výrobce automobilů ani finanční, ani právní sankce. Nebyly přijaty žádné povinné iniciativy na stažení nevyhovujících vozidel nebo jejich úpravu a nebyla odebrána žádná schválení typu. Tam, kde došlo ke stažení nebo úpravám vozidel, šlo o dobrovolnou iniciativu výrobců vozidel na základě politického tlaku.
43. Členské státy nemonitorovaly a řádně nevynucovaly uplatňování nařízení (ES) č. 715/2007, zejména pokud jde o porušování povinnosti výrobců navrhovat automobily, které nařízení splňují v normálním provozu, podle čl. 5 odst. 1.
44. Většina členských států nezavedla účinný, přiměřený a odrazující systém sankcí,

zejména pokud jde o nezákonné používání odpojovacích zařízení, což porušuje článek 13 nařízení (ES) č. 715/2007.

45. Několik členských států neoznámilo Komisi ve stanovené lhůtě (do 2. ledna 2009 a 29. dubna 2009) zavedení režimu sankcí k vymáhání zákazu odpojovacích zařízení, což je v rozporu s čl. 13 nařízení (ES) č. 715/2007, a režimu sankcí podle článku 46 rámcové směrnice 2007/46/ES.
46. Z těchto důvodů členské státy porušily svou povinnost provádět právní předpisy EU týkající se automobilových emisí v rámci stávajícího systému.

Odpovědnost Komise

47. Na základě úzkého výkladu nařízení (ES) č. 715/2007 měla Komise za to, že je výhradní povinností členských států, a nikoli částí její odpovědnosti jakožto strážkyně smluv, vyšetřovat možné nezákonné používání odpojovacích zařízení. Na tomto základě Komise neprováděla další technický výzkum, nevyžadovala dodatečné informace od členských států ani nežádala příslušné vnitrostátní orgány pro schvalování typu, aby přijaly další vyšetřovací a nápravná opatření.
48. Komise nezahájila řízení o nesplnění povinnosti proti těm členským státům, které nezavedly účinný dozor nad trhem, pokud jde o znečišťující emise vozidel.
49. Komise nedostatečně dohlížela na dodržování lhůt, ve kterých měly členské státy předložit zprávu o sankcích zavedených podle čl. 13 nařízení (ES) č. 715/2007 a čl. 46 směrnice 2007/46/ES. To představuje nesprávný úřední postup.

Pravomoci a omezení vyšetřovacího výboru

50. Stávající právní rámec pro činnost vyšetřovacích výborů je zastaralý a nezajišťuje nezbytné podmínky, v nichž by Parlament mohl účinně vykonávat své právo vyšetřování.
51. Ač výbor neměl pravomoc předvolávat svědky, nakonec se mu podařilo většinu svědků, které považoval za nezbytné předvolat v zájmu řádného plnění svého mandátu, vyslechnout. Tato neexistence pravomocí však významně bránila šetření a zpomalovala jej vzhledem k dočasné povaze tohoto vyšetřování. Institucionální aktéři, zejména z členských států, se obecně zdráhali pozvání přijmout více než soukromí aktéři.
52. Při neexistenci jasných požadavků a konkrétních lhůt pro přijetí pozvání nebo poskytnutí požadovaných informací byla příprava veřejných slyšení velmi časově náročná. Vedle zásady loajální spolupráce mezi orgány stanovené ve čl. 4 odst. 3 SFEU byly hlavními nástroji, jež měl vyšetřovací výbor k překonání těchto problémů k dispozici, politický a mediální tlak.

Spolupráce s Komisí

53. Účast několika bývalých komisařů byla dále zkomplikována tím, že v současném kodexu chování komisařů chybí jasná povinnost bývalých komisařů spolupracovat s probíhajícím vyšetřováním a obecně dále nést odpovědnost za kroky, jež během svého

funkčního období učinili.

54. Hlavní překážku v práci výboru představovalo zpožděné předávání požadované dokumentace. Dlouhý interní postup Komise, jenž vyžaduje k reakci na žádosti výboru schválení ze strany sboru komisařů, spolu s nedostatky v jejím systému archivace, zpožďoval získávání důkazů během doby, jež byla k dispozici. Kromě toho nebyl přenos požadovaných informací strukturován uživatelsky vstřícným způsobem, což získávání informací znesnadňovalo.
55. Postup, který byl používán k získání přístupu k zápisům jednání regulačního výboru (na základě výslovného souhlasu ze strany 28 členských států), byl zbytečně těžkopádný a zdlouhavý a zakládal se na velmi úzkém výkladu právních předpisů. Tento postup by v budoucnu neměl být znovu používán.

Spolupráce s členskými státy

56. Spolupráce s většinou vnitrostátních ministerstev byla značně neuspokojivá, zejména co se týče obtíží při získávání potvrzení, že jejich zástupci před výbor předstoupí. Ta byla získána až po mnoha měsících politického a mediálního tlaku.
57. Kromě toho členské státy naprosto nepovažovaly za svou povinnost spolupracovat s výborem při předávání konkrétních důkazů, zejména co se týče žádostí výboru o zaslání úplných souborů údajů z vnitrostátních programů vyšetřování a zkoušek provedených po případu Volkswagen.
58. Povinnost stanovená ve čl. 5 rozhodnutí 95/167/ES kontaktovat členské státy prostřednictvím jejich stálých zastoupení vytvořila další zbytečnou vrstvu a v některých případech komplikovala a zpomalovala proces komunikace.

Spolupráce s dalšími stranami

59. Shromažďování písemných důkazů od neinstitucionálních stran pomocí dotazníků bylo obecně uspokojivé. Praxe spočívající v zasílání písemných otázek před konáním slyšení a zasílání následných navazujících otázek se ukázala jako zásadně důležitá pro co největší využití informací získaných během slyšení a k vyjasnění otázek, jež nemohly být z časových důvodů nebo kvůli nedostatku informací zodpovězeny na slyšení.

Vnitřní pravidla a postupy

60. Požadavek v mandátu, aby výbor do šesti měsíců od zahájení své činnosti předložil průběžnou zprávu, byl nadbytečný, neboť tato lhůta není dostatečná k tomu, aby byly shromážděny důkazy, které by mohly představovat spolehlivý základ pro dosažení závěrů.
61. Vzhledem k dočasné povaze vyšetřovacího výboru má zásadní důležitost včasné a účinné shromáždění informací. Přístup výboru, jenž věnoval první měsíce svého mandátu vyslechnutí technických odborníků, než přešel na politickou úroveň, se ukázal jako úspěšný. V ideálním případě by slyšení měla započít teprve poté, co bude uzavřena první fáze shromažďování důkazů.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Tento dokument obsahuje návrh závěrů pro konečnou zprávu Vyšetřovacího výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu.

Návrh závěrů s doprovodným návrhem doporučení, který je obsažen ve zvláštním návrhu doporučení Evropského parlamentu, odráží stav vyšetřování v době, kdy byl sepsán. Může tedy nastat potřeba jej aktualizovat na základě poznatků zjištěných vyšetřovacím výborem během zbytku trvání jeho mandátu.

Konečná zpráva vyšetřovacího výboru se bude sestávat z:

- konečných závěrů, které výbor přijme;
- „faktické části“, v níž bude popsána metodika vyšetřování a sběru a analýzy skutečností, jež výbor shromáždil, aby dospěl ke svým závěrům; faktická část tudíž podává „vysvětlující prohlášení“ návrhu závěrů obsažených v tomto dokumentu i návrhu doporučení, který je obsažen ve zvláštním návrhu doporučení Evropského parlamentu.

Z technických důvodů je ve fázi návrhu 7 kapitol a 5 příloh, jež tvoří faktickou část zprávy, dále rozděleno do 12 pracovních dokumentů¹. Na stránce výboru na adrese <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/emis/home.html> bude udržováno neoficiální

¹ Seznam pracovních dokumentů, které tvoří faktickou část zprávy:

- Kapitola 1: Úvod
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.071>)
- Kapitola 2: Technické souvislosti
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.072>)
- Kapitola 3: Laboratorní testy a emise v reálném provozu
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.073>)
- Kapitola 4: Odpojovací zařízení
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.074>)
- Kapitola 5: Schvalování typu a dodržování podmínek v provozu
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.075>)
- Kapitola 6: Vymáhání a sankce
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.076>)
- Kapitola 7: Pravomoci a omezení vyšetřovacího výboru
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.077>)
- Příloha A: Mandát vyšetřovacího výboru
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.078>)
- Příloha B: Vyšetřovací výbor
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.079>)
- Příloha C: Činnost vyšetřovacího výboru
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.080>)
- Příloha D: Lhůty
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.081>)
- Příloha E: Slovníček pojmů
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=EN&reference=PE594.082>)

konsolidované znění faktické části.

Oddíl internetových stránek výboru s publikacemi obsahuje odkazy na veřejně dostupné podklady, které vyšetřování shromáždilo, jakož i na další podpůrné dokumenty:
<http://www.europarl.europa.eu/committees/en/emis/publications.html>