



Comisia de anchetă privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor

2016/2215(INI)

5.12.2016

PROIECT DE RAPORT

referitor la ancheta privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor
(2016/2215(INI))

Comisia de anchetă privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor

Raportori: Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE CONCLUZII	3
EXPUNERE DE MOTIVE	13

PROIECT DE CONCLUZII

ale anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor (2016/2215(INI))

Comisia de anchetă privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor,

- având în vedere articolul 226 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE),
 - având în vedere Decizia 95/167/CE, Euratom, CECO a Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei din 19 aprilie 1995 privind modalitățile de exercitare a dreptului de anchetă al Parlamentului European¹,
 - având în vedere Decizia Parlamentului European din 17 decembrie 2015 privind constituirea, atribuțiile, componența numerică și durata mandatului Comisiei de anchetă privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor²,
 - având în vedere Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor³,
 - având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective⁴,
 - având în vedere Rezoluția sa din 27 octombrie 2015 referitoare la măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor⁵,
 - având în vedere Rezoluția sa din 13 septembrie 2016 referitoare la ancheta privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor (raport interimar)⁶,
 - având în vedere articolul 198 alineatul (10) al treilea paragraf din Regulamentul de procedură al Parlamentului European,
- A. întrucât, pe baza unei propuneri din partea Conferinței președinților, Parlamentul a decis la 17 decembrie 2015 să instituie o comisie care să ancheteze presupusele încălcări și cazuri de administrare defectuoasă în aplicarea legislației Uniunii în ceea ce privește măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor;
- B. întrucât o încălcare presupune existența unei conduite ilegale, mai precis a unei acțiuni

¹ JO L 113, 19.5.1995, p. 1.

² Texte adoptate, P8_TA(2015)0462.

³ JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

⁴ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁵ Texte adoptate, P8_TA(2015)0375.

⁶ Texte adoptate, P8_TA(2016)0322.

sau omisiuni care contravine legii, din partea instituțiilor sau organismelor Uniunii sau a statelor membre atunci când pun în aplicare legislația Uniunii;

- C. întrucât administrarea defectuoasă înseamnă administrarea necorespunzătoare sau incorectă care apare, de exemplu, atunci când o instituție nu respectă principiile buneii administrări și întrucât exemplele de administrare defectuoasă includ neregulile administrative și omisiunile, abuzurile de putere, nedreptățile, funcționarea defectuoasă sau incompetența, discriminarea, întârzierile care pot fi evitate, refuzarea informațiilor, neglijența și alte deficiențe care reflectă o funcționare defectuoasă în aplicarea legislației Uniunii în orice domeniu care intră sub incidența acestei legislații,

a adoptat următoarele concluzii:

Încercările în laborator și emisiile generate în condiții reale de conducere

1. Tehnologiile disponibile pentru controlul emisiilor, aplicate corect, au permis autoturismelor diesel să respecte limita de emisii de NO_x de 180 mg/km aferentă Euro 5, respectiv limita de emisii de NO_x de 80 mg/km aferentă Euro 6 înainte de intrare în vigoare a acestora, în condiții reale de conducere, nu doar în cadrul încercărilor în laborator.
2. Există mari discrepanțe între emisiile de NO_x ale majorității autoturismelor diesel Euro 3-6 măsurate în timpul procesului de omologare de tip cu încercarea în laborator bazată pe noul ciclu de conducere european (NEDC), acestea încadrându-se în limitele legale, și emisiile de NO_x măsurate în condiții reale de conducere, acestea depășind cu mult limitele. Aceste discrepanțe privesc majoritatea autoturismelor diesel, nu doar vehiculele Volkswagen dotate cu dispozitive de manipulare interzise.
3. Existența acestor discrepanțe și impactul lor negativ semnificativ asupra atingerii obiectivelor privind calitatea aerului, în special în ceea ce privește zonele urbane, erau cunoscute de Comisie, de autoritățile responsabile ale statelor membre și de multe alte părți interesate cel puțin din 2004-2005 încoace, când Regulamentul privind Euro 5/6 era în curs de elaborare. Discrepanțele au fost confirmate de numeroase studii ale Centrului Comun de Cercetare (JRC) și de alți cercetători după 2010-2011.
4. Înainte de septembrie 2015, discrepanțele au fost atribuite în general caracterului inadecvat al încercării în laborator NEDC, care nu este reprezentativă pentru emisiile în lumea reală, și strategiilor de optimizare aplicate de producătorii de autoturisme pentru a trece de încercările în laborator, și nu utilizării dispozitivelor de manipulare interzise.
5. Mandatul conferit Comisiei de a ține sub observație ciclurile de încercare și de a le revizui, în cazul în care acest lucru este necesar, pentru a reflecta în mod adecvat emisiile generate în timpul rulării efective pe șosea, inclus de legiuitori în 2007, a dus la dezvoltarea și introducerea încercărilor privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE) cu sisteme portabile de măsurare a emisiilor (PEMS) în cadrul procedurii UE de omologare de tip începând din 2017.
6. Durata excesiv de îndelungată a procesului care a dus la introducerea încercărilor RDE reglementate poate fi explicată doar parțial prin complexitatea dezvoltării noii proceduri de încercare, timpul necesar pentru dezvoltarea tehnologică a PEMS și durata

proceselor decizionale și administrative la nivelul UE. Întârzierile au fost cauzate și de alegerile legate de prioritățile politice, cum ar fi importanța acordată de Comisie și de statele membre evitării impunerii unor sarcini asupra industriei în urma crizei financiare din 2008.

Responsabilitățile statelor membre

7. Faptul că statele membre nu au participat activ în cadrul grupului de lucru „Emisii în condiții reale de conducere – vehicule ușoare” (RDE-LDV) constituie administrare defectuoasă. Cu excepția câtorva state membre, cum ar fi Regatul Unit, Țările de Jos, Germania, Franța, Danemarca și Spania, marea majoritate nu au participat în cadrul grupului de lucru RDE-LDV, în ciuda faptului că au exprimat critici la adresa propunerilor Comisiei. Dat fiind rolul de bază jucat de statele membre în punerea în aplicare a regulamentului și discrepanțele cunoscute în ceea ce privește emisiile de NO_x ale vehiculelor diesel și impactul negativ semnificativ al acestora asupra obiectivelor privind calitatea aerului, statele membre ar fi trebuit să participe la lucrările grupului. Acest lucru ar fi contribuit și la un echilibru mai bun în rândul participanților grupului de lucru.
8. Analiza proceselor-verbale ale grupului de lucru RDE-LDV și ale Comitetului tehnic pentru autovehicule (CTAV) arată că unele state membre, inclusiv în special Franța, Italia și Spania, au acționat în repetate rânduri în vederea amânării procesului de adoptare a încercărilor RDE și în favoarea unor metode de încercare mai puțin stricte. În plus, mai multe state membre au împiedicat formarea unei majorități calificate în cadrul CTAV, ceea ce a dus la amânarea votului privind primul pachet RDE.

Responsabilitățile Comisiei

9. Comisia nu a recurs la toate mijloacele pe care le avea la dispoziție, la nivelul CTAV și al grupului de lucru RDE-LDV, pentru a asigura o adaptare în timp util a încercărilor de omologare de tip astfel încât să reflecte condițiile reale de conducere, conform dispozițiilor de la articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
10. În calitate de entitate responsabilă pentru procesele și ordinea de zi a grupului de lucru RDE-LDV, Comisia ar fi trebuit să ghideze grupul de lucru RDE-LDV în direcția unei alegeri anterioare a opțiunii de încercare PEMS, întrucât respectiva opțiune a fost propusă la considerentul 15 din Regulamentul privind Euro 5/6, s-a bucurat de o amplă susținere în cadrul grupului RDE-LDV și JRC a conchis în noiembrie 2010 că metodele de încercare PEMS erau suficient de robuste. Acest fapt constituie administrare defectuoasă.
11. O mai bună coordonare între diferitele departamente implicate ale Comisiei ar fi putut juca un rol crucial în accelerarea procesului de adaptare a încercărilor.
12. Mai mult de jumătate din participanții la grupul de lucru RDE-LDV erau experți din partea producătorilor de autoturisme și din alte sectoare ale industriei autovehiculelor. Acest lucru poate fi atribuit, printre altele, lipsei unei expertize tehnice suficiente în cadrul departamentelor Comisiei. Chiar dacă Comisia a consultat o gamă largă de părți interesate și a asigurat accesul deschis la grupul RDE-LDV, aceasta ar fi trebuit să ia măsuri suplimentare pentru a asigura, pe cât posibil, o reprezentare echilibrată a părților

interesate relevante, ținând seama de sarcinile specifice ale grupului de experți și de tipul de expertiză necesară, astfel cum se prevede în normele orizontale privind grupurile de experți ale Comisiei din 10 noiembrie 2010.

13. Comisia ar fi trebuit să întocmească în mod constant procese verbale semnificative și complete privind reuniunile grupului de lucru RDE-LDV. Acest fapt constituie administrare defectuoasă.

Dispozitivele de manipulare

14. Dispozitivele de manipulare nu erau considerate, în general, printre posibilele motive ale discrepanțelor dintre emisiile de NO_x măsurate în laborator și cele măsurate pe șosea și nu s-a suspectat, în general, că acestea ar putea fi într-adevăr instalate în vreun autoturism produs în UE până când au apărut dezvăluirile legate de Volkswagen în septembrie 2015.
15. Interdicția de utilizare a dispozitivelor de manipulare nu a fost contestată de nimeni. Niciun stat membru sau producător de autoturisme nu a pus sub semnul întrebării sau a solicitat clarificări în legătură cu dispozițiile privind dispozitivele de manipulare, inclusiv privind punerea în aplicare a interdicției, până la apariția cazului Volkswagen.
16. Unele strategii de control al emisiilor aplicate de producătorii de autoturisme indică o posibilă utilizare a dispozitivelor de manipulare interzise. De exemplu, unii producători reduc eficacitatea tehnologiilor pentru controlul emisiilor în afara unor game de temperatură specifice din apropierea intervalului de temperatură prescris de încercarea NEDC, lucru care nu poate fi justificat de limitările tehnice ale tehnologiilor pentru controlul emisiilor. Alții modulează aceste tehnologii pentru a le scădea eficiența după ce a trecut un anumit timp de la pornirea motorului, apropiat de durata încercării. În plus, în numeroase cazuri, emisiile măsurate într-un ciclu de încercare după o anumită perioadă de la pornirea motorului sunt nejustificat mai mari decât în cadrul aceluiași ciclu în care măsurătorile se efectuează imediat după pornirea motorului.
17. Nicio autoritate nu a căutat după dispozitive de manipulare sau a dovedit utilizarea dispozitivelor de manipulare înainte de septembrie 2015. Nicio autoritate sau serviciu tehnic al unui stat membru nu a efectuat alte încercări în afară de NEDC în cadrul omologării de tip și acesta singur nu poate indica utilizarea unui dispozitiv de manipulare. Marea majoritate a producătorilor de autoturisme prezenți pe piața UE au declarat că recurg la derogările de la interdicția privind dispozitivele de manipulare prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Legalitatea aplicării derogărilor face obiectul unor anchete în curs de desfășurare și al unor acțiuni în justiție.
18. Producătorii de autoturisme nu au fost obligați să facă publice sau să justifice strategiile lor în materie de emisii, așa cum se întâmplă în cazul vehiculelor grele. Fără o astfel de obligație, identificarea cu certitudine a unui dispozitiv de manipulare implementat în software prin inginerie inversă este o operațiune greoaie, care necesită mult timp și al cărei succes nu este garantat. Chiar și cu încercările RDE, riscul utilizării strategiilor de manipulare nu poate fi exclus complet în viitor.

Responsabilitățile statelor membre

19. Statele membre și-au încălcat obligația legală de a monitoriza și asigura respectarea interdicției de utilizare a dispozitivelor de manipulare prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Niciunul nu a depistat dispozitivele de manipulare instalate în vehiculele Volkswagen. Mai mult, potrivit anchetei pe care am desfășurat-o, majoritatea statelor membre (cel puțin Germania, Franța, Italia și Luxemburg), aveau dovezi că se foloseau strategii iraționale pentru controlul emisiilor, bazate pe condiții similare celor din ciclul de încercare NEDC (temperatură, durată, viteză), pentru a absolvi ciclul de încercare de omologare de tip. Anchetele în curs de desfășurare și acțiunile în justiție de la nivel național vor decide dacă strategiile pentru controlul emisiilor utilizate de producătorii de autoturisme constituie o utilizare ilegală a dispozitivelor de manipulare sau o aplicare legală a derogărilor.
20. Aparent statele membre nu aplică abordări comparabile la analizarea și evaluarea respectării legislației Uniunii privind dispozitivele de manipulare, în special în ceea ce privește articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
21. Cele mai multe state membre nu au luat măsuri pentru a înțelege mai bine discrepanțele mari dintre nivelurile de emisii măsurate în laborator și cele măsurate pe șosea prin efectuarea unor încercări suplimentare în afara condițiilor NEDC. Acest fapt constituie administrare defectuoasă.

Responsabilitățile Comisiei

22. Comisia nu dispunea de un temei juridic pentru a căuta ea însăși după dispozitive de manipulare, însă avea obligația legală de a supraveghea aplicarea de către statele membre a interdicției privind dispozitivele de manipulare. Cu toate acestea, deși serviciile relevante ale Comisiei aveau cunoștință și au comunicat despre posibile practici ilegale ale producătorilor, Comisia nu a efectuat cercetări sau anchete tehnice sau juridice suplimentare pe cont propriu și nici nu a solicitat alte informații sau acțiuni din partea statelor membre pentru a verifica dacă este posibil să fi fost încălcată legea.
23. Legislația privind emisiile vehiculelor grele a fost întotdeauna mai strictă în privința dispozitivelor de manipulare decât în cazul vehiculelor ușoare. Nu este clar de ce Comisia nu a transpus aceste dispoziții mai stricte aplicabile vehiculelor grele în cazul vehiculelor ușoare.
24. Comisia ar fi trebuit să se asigure că rezultatele activităților de cercetare ale JRC și preocupările discutate la nivelul serviciilor Comisiei cu privire la posibilele practici ilegale ale producătorilor ajung la nivelul superior al ierarhiei.

Omologarea de tip și conformitatea în funcționare

25. Omologarea de tip în UE reprezintă un proces complex, producătorii de autoturisme având la dispoziție mai multe opțiuni pentru furnizarea de informații uneia dintre cele 28 de autorități naționale responsabile de omologarea de tip, pentru a putea obține un certificat de omologare de tip pentru vehicule recunoscut în întreaga Uniune.
26. Cadrul actual nu prevede o supraveghere specifică la nivelul UE a omologărilor de tip a vehiculelor, iar normele sunt interpretate diferit de la un stat membru la altul, parțial din cauza absenței unui sistem eficace pentru schimbul de informații între autoritățile de

omologare de tip și serviciile tehnice.

27. Nivelul expertizei tehnice și al resurselor umane și financiare poate varia substanțial între autoritățile de homologare de tip și serviciile tehnice și lipsa unei interpretări armonizate a normelor poate duce la o concurență între acestea. Producătorii de autoturisme sunt, în principiu, liberi să se adreseze autorității de homologare de tip și serviciului tehnic care oferă interpretarea cea mai flexibilă și mai puțin strictă a normelor, precum și taxele cele mai scăzute.
28. În Directiva 2007/46/CE se afirmă că Comisia trebuie să fie înștiințată de către autoritatea de homologare de tip când decide să respingă o cerere de homologare de tip. Cu toate acestea, nu este clar cum ar trebui să acționeze Comisia în urma unei astfel de notificări și cum ar trebui coordonate acțiunile ulterioare cu statele membre. Nu există un sistem clar și eficace pentru a-i împiedica pe producătorii de autoturisme să depună o cerere de homologare de tip într-un stat membru după ce o cerere de homologare de tip a fost respinsă de un alt stat membru sau pentru efectuarea unei încercări într-un alt serviciu tehnic după ce un model nu a trecut de un prim serviciu tehnic.
29. În mod evident nu există un control după omologarea de tip, fapt care este parțial rezultatul normelor actuale și parțial consecința incertitudinii privind autoritatea care este responsabilă de supravegherea pieței. Deseori nu există controale privind conformitatea efectivă a producției, conformitatea în funcționare și conformitatea la sfârșitul ciclului de viață pentru a descoperi cazurile în care vehiculele în producție și vehiculele aflate în utilizare nu sunt conforme cu vehiculul care a fost supus omologării de tip sau acestea sunt verificate doar pe baza documentelor, în loc să se efectueze încercări fizice în prezența autorităților.
30. Testarea emisiilor în timpul funcționării se efectuează de cele mai multe ori în laboratoarele producătorilor de autoturisme și în prezent se limitează la încercările de laborator NEDC necesare pentru omologarea de tip.

Responsabilitățile statelor membre

31. Statele membre ar fi trebuit să se asigure că autoritățile lor de homologare de tip dispun de resurse umane și financiare suficiente pentru efectuarea încercărilor în intern. Acestea nu ar fi trebuit să se bazeze pe încercările efectuate în laboratoarele certificate ale producătorilor de autoturisme sub supravegherea serviciilor tehnice. Potențialele conflicte de interese rezultate în urma contractării de către producătorii de autoturisme a serviciilor tehnice pentru efectuarea încercărilor este rezultatul direct al sistemului actual descris în directiva-cadru privind omologarea de tip în UE și deci ele nu pot fi considerate administrare defectuoasă. Propunerea Comisiei privind un nou regulament referitor la supravegherea pieței și omologarea de tip abordează acest punct slab prin introducerea unei structuri de taxe pentru finanțarea încercărilor legate de omologarea de tip.
32. Cu toate acestea, atunci când serviciile tehnice oferă și servicii de consultanță producătorilor de autoturisme în vederea obținerii omologării de tip, așa cum se întâmplă în anumite state membre, apare un potențial conflict de interese din cauza existenței unei legături financiare suplimentare între serviciile tehnice și producătorii de autoturisme ca urmare a furnizării de consultanță privind modalitatea de obținere a

omologării de tip. Statele membre ar fi trebuit să investigheze astfel de potențiale conflicte de interese. Acest fapt constituie administrare defectuoasă.

33. Statele membre ar fi trebuit să se asigure că autoritățile de omologare de tip supun serviciile tehnice unor audituri corespunzătoare. Acest fapt constituie administrare defectuoasă. Alegerea serviciului tehnic revine în primul rând producătorului de autoturisme, iar rolul autorității de omologare de tip este deseori doar acela de a valida procedura la final. Foarte rar se recurge la posibilitatea pe care o au autoritățile de omologare de tip de a supune serviciile tehnice unui audit și de a contesta alegerea serviciului tehnic.
34. Faptul că statele membre nu organizează un sistem eficient de supraveghere a pieței constituie o încălcare a legislației UE. Verificarea conformității producției și a conformității în funcționare a vehiculelor ușoare se bazează în multe cazuri doar pe încercările în laborator efectuate la sediul producătorului de autoturisme.
35. Statele membre ar fi trebuit să îi comunice Comisiei denumirea și competențele organismelor responsabile de supravegherea pieței, respectiv să fi păstrat aceste informații la zi. Acest fapt constituie administrare defectuoasă. În mod nejustificat, este incert care sunt organismele din statele membre care sunt responsabile de supravegherea pieței.

Responsabilitățile Comisiei

36. Comisia ar fi trebuit să își asume un rol mai proeminent de coordonare pentru a asigura aplicarea uniformă a legislației UE în materie de omologare de tip, deoarece procesul UE de omologare de tip este foarte complex și depinde în mare măsură de schimbul de informații dintre statele membre.
37. De asemenea, având în vedere deliberările sale interne și solicitările din exterior, Comisia ar fi trebuit să solicite informații din partea statelor membre privind modul în care au procedat acestea în cazul vehiculelor din flota existentă care nu se încadrează în limitele de emisie legale în condiții reale de conducere.

Aplicare și sancțiuni

38. Structura de guvernare existentă în sectorul autovehiculelor, în care UE are doar competențe de reglementare, iar responsabilitatea punerii în aplicare a legislației UE privind măsurarea emisiilor autoturismelor revine în primul rând statelor membre, împiedică aplicarea eficientă a legislației UE. Competențele Comisiei de asigurare a respectării legii se limitează doar la inițierea procedurilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre în cazul în care un stat membru nu a aplicat corect legislația UE.
39. Nu există o practică unitară la nivelul UE pentru accesul transparent al consumatorilor la informațiile privind rechemările.

Responsabilitățile statelor membre

40. Statele membre au fost foarte reticente să împărtășească Comisiei și acestei comisii de

anchetă rezultatele anchetelor lor și datele testelor tehnice.

41. Statele membre au început să asigure aplicarea legislației UE privind emisiile vehiculelor ușoare așa cum se cerea doar după izbucnirea scandalului Volkswagen legat de emisii în septembrie 2015, prin efectuarea de încercări suplimentare în laborator și pe șosea și prin lansarea mai multor anchete la nivel național cu privire la emisiile de substanțe poluante ale autoturismelor. În urma acestor eforturi, procedurile judiciare în curs de desfășurare fie vor confirma, fie vor infirma posibila utilizare ilegală a dispozitivelor de manipulare.
42. Statele membre nu au aplicat sancțiuni financiare sau juridice producătorilor de autoturisme în urma cazului legat de emisii. Nu au fost luate inițiative cu caracter obligatoriu privind rechemarea sau retehnologizarea vehiculelor neconforme și nu au fost retrase omologări de tip. Atunci când au avut loc rechemări sau retehnologizări, acest lucru s-a făcut pe baza unei inițiative voluntare a producătorilor de autoturisme, în urma presiunilor politice.
43. Statele membre nu au monitorizat și nu au asigurat în mod adecvat aplicarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007, în special în privința încălcării articolului 5 alineatul (1) care prevede obligația producătorilor de a proiecta mașini care sunt conforme cu regulamentul în condiții normale de utilizare.
44. Cele mai multe state membre nu au adoptat un sistem de sancțiuni eficiente, proporțional și disuasiv, mai ales în legătură cu utilizarea ilegală a dispozitivelor de manipulare, ceea ce contravine dispozițiilor de la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.
45. Mai multe state membre nu au notificat Comisiei în timp util (înainte de 2 ianuarie 2009, respectiv 29 aprilie 2009) sistemul de sancțiuni introdus pentru a asigura respectarea interdicției de utilizare a dispozitivelor de manipulare, contrar dispozițiilor de la articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și sistemul de sancțiuni introdus în temeiul articolului 46 din Directiva-cadru 2007/46/CE.
46. Având în vedere motivele expuse mai sus, statele membre și-au încălcat obligațiile de punere în aplicare a legislației UE privind emisiile autoturismelor în temeiul sistemului actual.

Responsabilitățile Comisiei

47. În urma unei interpretări stricte a Regulamentului (CE) nr. 715/2007, Comisia a considerat că datoria de a ancheta posibila utilizare ilegală a dispozitivelor de manipulare revine exclusiv statelor membre și nu intră sub responsabilitatea sa în calitate de gardian al tratatelor. În virtutea acestui fapt, Comisia nu a efectuat cercetări tehnice suplimentare, nu a solicitat alte informații din partea statelor membre și nu a cerut autorităților de omologare de tip naționale responsabile să întreprindă acțiuni corective și de investigare suplimentare.
48. Comisia nu a inițiat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre care nu au pus în aplicare supravegherea eficientă a pieței în ceea ce privește emisiile poluante ale vehiculelor.

49. Comisia nu a supravegheat suficient de atent termenele până la care statele membre erau nevoite să raporteze sancțiunile introduse în temeiul articolului 13 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și al articolului 46 din Directiva 2007/46/CE. Acest fapt constituie administrare defectuoasă.

Competențele și limitările comisiei de anchetă

50. Cadrul juridic actual pentru funcționarea comisiilor de anchetă este învechit și nu asigură condițiile necesare pentru exercitarea efectivă a dreptului de anchetă al Parlamentului.
51. Chiar dacă nu deține competențe de citare, comisia a reușit într-un final să audieze majoritatea martorilor pe care a considerat necesar să îi invite pentru a-și îndeplini corespunzător mandatul. Însă această lipsă de competențe a obstrucționat semnificativ activitatea comisiei de anchetă și, având în vedere caracterul temporar al investigației, a dus la întârzieri. Actorii instituționali, în special din statele membre, au fost în general mai reticenți să accepte invitația decât actorii din sectorul privat.
52. În absența unor cerințe clare și a unor termene specifice pentru acceptarea unei invitații sau furnizarea informațiilor solicitate, pregătirile pentru audierile publice au necesitat foarte mult timp. Pe lângă principiul cooperării sincere dintre instituții prevăzut la articolul 4 alineatul (3) din TFUE, principalele instrumente pe care le-a avut la dispoziție comisia de anchetă pentru depășirea acestor probleme au fost presiunile politice și cele din partea mass-media.

Cooperarea cu Comisia

53. Participarea unor foști comisari a fost îngreunată de lipsa unor dispoziții clare în actualul cod de conduită al comisarilor privind obligația foștilor comisari de a coopera în cadrul anchetei în curs de desfășurare și ca aceștia să rămână, în general, responsabili de acțiunile întreprinse în timpul mandatului lor.
54. Întârzierile legate de furnizarea documentelor solicitate a reprezentat un obstacol major în calea activităților comisiei. Procedura internă anevoioasă a Comisiei, care prevede o aprobare din partea colegiului pentru a reacționa la solicitările venite din partea comisiei, în combinație cu lacunele din sistemul său de arhivare, a dus la întârzieri în colectarea probelor în timpul disponibil. Mai mult, transmiterea informațiilor solicitate nu a fost structurată într-un mod ușor de utilizat, ceea ce a complicat și mai mult extragerea informațiilor.
55. Procedura urmată pentru obținerea accesului la procesele verbale ale comitetului de reglementare (pe baza consimțământului explicit al celor 28 de state membre) a fost inutil de anevoioasă, îndelungată și bazată pe o interpretare foarte restrictivă a legislației. Aceasta nu ar trebui să mai fie urmată în viitor.

Cooperarea cu statele membre

56. Cooperarea cu cele mai multe ministere naționale a fost extrem de nesatisfăcătoare, în special din cauza dificultăților de a obține confirmarea acestora că reprezentanții vor apărea în fața comisiei. Aceasta a fost obținută doar după luni întregi de presiuni

politice și din partea mass-media.

57. Totodată, statele membre nu s-au simțit obligate să coopereze cu comisia în ceea ce privește transmiterea unor probe specifice, mai ales în urma solicitărilor comisiei de a se furniza seturi de date complete obținute în urma anchetelor naționale și a programelor de încercări efectuate după apariția cazului Volkswagen.
58. Obligația prevăzută la articolul 5 din Decizia 95/167/CE de a contacta statele membre prin intermediul reprezentanțelor permanente a creat un nivel suplimentar inutil și în unele cazuri a complicat și a încetinit procedura de comunicare.

Cooperarea cu alte părți

59. Colectarea de probe scrise prin intermediul chestionarelor de la părțile neinstituționale a fost în general satisfăcătoare. Practica de a trimite întrebări în scris înaintea audierilor și de a trimite întrebări suplimentare ulterior s-a dovedit esențială pentru maximizarea informațiilor obținute în timpul audierilor și pentru clarificarea unor aspecte la care nu s-a putut oferi răspuns în timpul audierilor din cauza constrângerilor de timp sau a lipsei de informații.

Normele și procedurile interne

60. Cerința de a întocmi un raport intermediar la șase luni de la începerea activității comisiei, conform mandatului acesteia, a fost superfluă, deoarece acest interval de timp nu a fost suficient pentru colectarea unor probe care să reprezinte un temei solid pentru concluzii.
61. Dat fiind caracterul temporar al comisiilor de anchetă, colectarea probelor într-o manieră eficientă și în timp util este esențială. Abordarea adoptată de comisie de a dedica primele luni ale mandatului audierii experților tehnici înainte de a trece la nivelul politic s-a dovedit a fi un succes. În mod ideal, audierile ar trebui să înceapă abia după ce prima etapă de colectare a probelor s-a încheiat.

EXPUNERE DE MOTIVE

Acest document conține proiectul de concluzii pentru raportul final al Comisiei de anchetă privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor.

Proiectul de concluzii, precum și proiectul de recomandări aferent care este inclus într-o propunere de recomandare separată a Parlamentului European, reflectă situația anchetei în momentul scrierii. Prin urmare, este posibil ca aceste documente să necesite actualizări pe baza probelor suplimentare colectate de comisia de anchetă în perioada rămasă din mandatul său.

Raportul final al comisiei de anchetă va consta din:

- concluziile finale adoptate de comisie;
- o „parte factică” în care se expune metodologia folosită în anchetă și pentru colectarea și analizarea probelor concrete pe care le-a strâns comisia pentru a trage concluzii; astfel, partea factică furnizează o „expunere de motive” pentru proiectul de concluzii din acest document, dar și pentru proiectul de recomandări inclus într-o propunere de recomandare separată a Parlamentului European.

Din considerente tehnice, cele 7 capitole și cele 5 apendice care alcătuiesc partea factică a raportului sunt împărțite în 12 documente de lucru aflate în curs de redactare¹. O versiune consolidată informală a părții factice se găsește pe pagina de internet a comisiei:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/ro/emis/home.html>

¹ Lista documentelor care alcătuiesc partea factică a raportului:

- Capitolul 1: Introducere
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.071>)
- Capitolul 2: Contextul tehnic
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.072>)
- Capitolul 3: Încercările în laborator și emisiile generate în condiții reale de conducere
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.073>)
- Capitolul 4: Dispozitivele de manipulare
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.074>)
- Capitolul 5: Omologarea de tip și conformitatea în funcționare
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.075>)
- Capitolul 6: Aplicare și sancțiuni
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.076>)
- Capitolul 7: Competențele și limitările comisiei de anchetă
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.077>)
- Apendicele A: Mandatul comisiei de anchetă
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.078>)
- Apendicele B: Comisia de anchetă
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.079>)
- Apendicele C: Activitățile comisiei de anchetă
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.080>)
- Apendicele D: Calendar
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.081>)
- Apendicele E: Glosar
(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?language=RO&reference=PE594.082>)

Secțiunea „Publicații” de pe pagina de internet a comisiei include linkuri la probele disponibile public strânse în timpul anchetei, precum și la documente justificative suplimentare:
<http://www.europarl.europa.eu/committees/ro/emis/publications.html>