



Dokument z posiedzenia

B8-1075/2015

21.10.2015

PROJEKT REZOLUCJI

złożony w następstwie pytania wymagającego odpowiedzi ustnej B8-0764/2015

zgodnie z art. 128 ust. 5 Regulaminu

w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym
(2015/2865(RSP))

**Bas Eickhout, Karima Delli, Benedek Jávor, Jean Lambert,
Ernest Maragall, Jordi Sebastià, Molly Scott Cato, Keith Taylor,
Claude Turmes**

w imieniu grupy Verts/ALE

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2015/2865(RSP))

Parlament Europejski,

- uwzględniając pytanie do Komisji w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
 - uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów¹,
 - uwzględniając dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów²,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/81/WE z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza³,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy⁴,
 - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 333/2014 z dnia 11 marca 2014 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.⁵,
 - uwzględniając art. 128 ust. 5 i art. 123 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że dnia 18 września 2015 r. Federalna Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA) oraz Kalifornijska Rada ds. Zasobów Powietrza (CARB) wydały komunikat o naruszeniu przepisów dotyczących zanieczyszczenia powietrza w odniesieniu do Volkswagen AG, Audi AG oraz Volkswagen Group of America (zbiorowo zwanych VW); mając na uwadze, że śledztwo wszczęto w następstwie badania emisji tlenku azotu (NO_x) przez pojazdy z silnikiem Diesla, przeprowadzonego przez Międzynarodową Radę ds. Czystego Transportu (ICCT), które przedstawiono EPA i CARB w maju 2014 r.;

¹ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s.1.

² Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

³ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.

⁴ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

⁵ Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15.

- B. mając na uwadze, że wyniki badań ICCT zostały udostępnione Komisji Europejskiej i krajowym organom udzielającym homologacji w tym samym czasie co organom amerykańskim;
- C. mając na uwadze, że rozporządzenie Euro 5 i 6 w sprawie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów pasażerskich (rozporządzenie (WE) nr 715/2007) zobowiązuje producentów do wyposażania pojazdów w taki sposób, aby w trakcie „normalnego użytkowania” były one zgodne z wymogami w zakresie emisji (art. 5 ust. 1), a także wyraźnie zakazuje stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania (art. 5 ust. 2), zdefiniowanych jako „dowolny element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnej części układu kontroli emisji zanieczyszczeń, który zmniejsza skuteczność działania urządzenia kontrolującego emisję zanieczyszczeń w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu”; mając na uwadze, że w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 zwrócono się otwarcie do Komisji o wprowadzenie testów oraz przyjęcie środków dotyczących stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania;
- D. mając na uwadze, że w wyniku dochodzenia organów USA VW przyznał, że zamontował urządzenia ograniczające skuteczność działania w co najmniej 11 mln pojazdów z silnikiem Diesla, które sprzedał; mając na uwadze, że od 2009 r. na rynku europejskim sprzedano 8 mln takich pojazdów; mając na uwadze, że silniki VW sprzedawane na rynku UE otrzymały homologację typu zgodnie z normą Euro 5;
- E. mając na uwadze, że dopuszczalna wartość normy Euro 5 dla emisji NO_x z silników Diesla wynosi 180 mg/km i ma zastosowanie do pojazdów, które otrzymały homologację typu w okresie od 1 września 2009 r. do 1 września 2014 r., oraz do wszystkich pojazdów sprzedanych w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 1 września 2015 r., a także mając na uwadze, że analogiczna dopuszczalna wartość normy Euro 6 wynosi 80 mg/km i ma zastosowanie do nowych typów od 1 września 2014 r. oraz do wszystkich pojazdów od 1 września 2015 r.; mając na uwadze, że wyniki niezależnych badań potwierdzają istotne rozbieżności w emisjach z pojazdów w trakcie normalnego użytkowania, w odniesieniu do obu norm;
- F. mając na uwadze, że amerykańskie i kalifornijskie normy emisji NO_x z pojazdów z silnikiem Diesla są znacznie bardziej rygorystyczne niż dopuszczalne wartości normy Euro 6, badane w bardziej reprezentatywnym cyklu, a mimo to technicznie wykonalne;
- G. mając na uwadze, że według analizy przeprowadzonej przez Wspólne Centrum Badawcze Komisji w 2011 r. emisje NO_x z pojazdów z silnikiem Diesla, mierzone przy pomocy przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS), znacznie przewyższają dopuszczalne wartości emisji norm Euro 3–5, tj. od 2 do 4 razy w przypadku średnich emisji NO_x w całym cyklu badań oraz do 14 razy w poszczególnych testach; mając na uwadze, że w innym sprawozdaniu Wspólnego Centrum Badawczego z 2013 r. stwierdzono, że pojazdy Euro 6 mogą przekraczać normy emisji dla pojazdów Euro 5; mając na uwadze, że w analizie ICCT z października 2014 r. udokumentowano, że emisje NO_x w warunkach drogowych w pojazdach testowanych są średnio ok. siedem

razy wyższe niż dopuszczalne wartości normy Euro 6;

- H. mając na uwadze, że testy zgodności produkcji i zgodności eksploatacji nie podlegają wspólnym normom na szczeblu UE, pomimo udzielonego Komisji mandatu w zakresie określenia szczegółowych wymogów dla takich procedur w procedurze komitetowej; mając na uwadze, że w wyniku tego przestrzeganie wymogów dotyczących zgodności produkcji i zgodności eksploatacji ogólnie nie jest właściwie egzekwowane; mając na uwadze, że nie istnieje wymóg ujawniania Komisji, organom udzielającym homologacji typu z innych państw członkowskich ani innym zainteresowanym stronom informacji na temat testów przeprowadzanych przez właściwe organy udzielające homologacji typu oraz na temat wyników tych testów;
- I. mając na uwadze, że w wielu państwach członkowskich organy udzielające homologacji typu są zależne od przemysłu motoryzacyjnego i w dużym stopniu uzależnione od finansowania przemysłu, co wywołuje obawy dotyczące ewentualnych konfliktów interesów;
- J. mając na uwadze, że obecny unijny system udzielania homologacji typu nie umożliwia Komisji ani organom innych państw członkowskich wycofania homologacji typu pojazdu lub świadectwa zgodności, przeprowadzenia akcji przywoławczej ani wstrzymania wprowadzenia pojazdów na rynek, jeśli otrzymały one homologację typu w innym państwie członkowskim; mając na uwadze, że producenci pojazdów mogą dowolnie wybrać organ testujący w UE, co prowadzi do niezdrowej konkurencji między organami testującymi;
- K. mając na uwadze, że Komisja obecnie dokonuje przeglądu ram prawnych dotyczących homologacji typu;
- L. mając na uwadze, że rozporządzenie w sprawie norm Euro 5 i Euro 6 jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich, oraz mając na uwadze, że w zależności od systemów prawnych państw członkowskich konsumenci mogą przed sądami krajowymi dochodzić zadośćuczynienia od producentów pojazdów za niedopełnienie wymogów;
- M. mając na uwadze, że na mocy dyrektywy w sprawie niektórych aspektów sprzedaży towarów konsumpcyjnych i związanych z tym gwarancji (1999/44/WE) konsumenci mają prawo do co najmniej dwuletniej gwarancji po zakupie produktu oraz mając na uwadze, że sprzedawca ma obowiązek dostarczyć konsumentowi towary, które są zgodne z umową sprzedaży; mając na uwadze, że towary konsumpcyjne są zgodne z umową, jeżeli m.in. „odpowiadają opisowi podanemu przez sprzedawcę i mają właściwości towarów, które sprzedawca przedstawił konsumentowi jako próbkę lub wzór” oraz „wykazują jakość i wykonanie, [...] jakich konsument może racjonalnie oczekiwać, [...] biorąc pod uwagę wszelkie oświadczenia publiczne na temat szczególnych właściwości towarów, jakie wygłosił na ich temat sprzedawca, producent lub ich przedstawiciel, w szczególności w reklamie lub na etykiecie”; mając na uwadze, że w przypadku braku takiej zgodności konsument ma prawo do środków zaradczych dostępnych na mocy odnośnego prawa krajowego, obejmujących w każdym wypadku bezpłatną naprawę lub zastąpienie towaru lub – w zależności od kraju i okoliczności – obniżkę ceny bądź rozwiązanie umowy sprzedaży i zwrot ceny zakupu;
- N. mając na uwadze, że dyrektywa w sprawie praw konsumentów (2011/83/UE) ustanawia

obowiązek udzielania konsumentowi informacji o głównych cechach towarów przed zawarciem przez niego umowy w lokalu przedsiębiorstwa, poza lokalem przedsiębiorstwa i umowy na odległość oraz nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia przepisów wprowadzających skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów tej dyrektywy;

- O. mając na uwadze, że dyrektywa dotycząca nieuczciwych praktyk handlowych (2005/29/WE) zakazuje w szczególności praktyki, która „w sposób istotny zniekształca lub może w sposób istotny zniekształcić zachowanie gospodarcze względem produktu przeciętnego konsumenta, do którego dociera bądź do którego jest skierowana” oraz przewiduje, że praktyki handlowe uznawane za nieuczciwe w każdych okolicznościach obejmują „twierdzenie, że przedsiębiorca (w tym jego praktyki handlowe) lub produkt został zatwierdzony, zaaprobowany lub otrzymał zezwolenie od organu publicznego lub prywatnego, gdy jest to niezgodne z rzeczywistością, oraz wysuwanie takiego twierdzenia przy jednoczesnym niespełnianiu warunków zatwierdzenia, aprobaty lub zezwolenia”, a także zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji; mając na uwadze, że dyrektywa 2005/29/WE stanowi, że „praktykę handlową uznaje się za wprowadzającą w błąd, jeżeli zawiera ona fałszywe informacje i w związku z tym jest niezgodna z prawdą lub w jakikolwiek sposób, w tym poprzez wszystkie okoliczności jej prezentacji, wprowadza lub może wprowadzić w błąd przeciętnego konsumenta, nawet jeżeli informacje te [...] są zgodne z rzeczywistością”;
- P. mając na uwadze, że dyrektywa w sprawie zamówień publicznych (2014/24/WE) przewiduje, że zamówienia powinny być udzielane w oparciu o zasadę najlepszego stosunku wartości do ceny, przy uwzględnieniu kryteriów środowiskowych, oraz mając na uwadze, że zamówienia w sektorze motoryzacyjnym mogły być w rezultacie udzielane w oparciu o nieprawdziwe informacje na temat wyników środowiskowych pojazdów; mając na uwadze, że ta sama dyrektywa przewiduje możliwość wykluczania wykonawców, którzy dopuścili się poważnego wykroczenia zawodowego, które podaje w wątpliwość ich uczciwość; mając na uwadze, że dyrektywa w sprawie procedur odwoławczych w dziedzinie udzielania zamówień publicznych (2007/66/WE) przewiduje możliwość odwołania od decyzji podjętych przez instytucje zamawiające z powodu naruszenia przez te decyzje prawa wspólnotowego w dziedzinie zamówień publicznych lub naruszenia krajowych przepisów transponujących to prawo;
- Q. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza w UE doprowadziło w 2011 r. do ponad 430 000 przedwczesnych zgonów i powoduje koszty związane ze stratą produktywności wynoszące 940 mld EUR rocznie; mając na uwadze, że ponad 20 państw członkowskich nie przestrzega dopuszczalnych w UE wartości jakości powietrza, określonych w dyrektywie 2008/50/WE; mając na uwadze, że dwutlenek azotu (NO₂) jest niebezpieczną substancją zanieczyszczającą oraz prekursorem innych substancji zanieczyszczających, takich jak ozon i cząstki stałe; mając na uwadze, że NO_x i jego pochodne powodują m.in. raka płuc, astmę oraz wiele chorób układu oddechowego, zwłaszcza wśród grup szczególnie wrażliwych, takich jak dzieci i osoby starsze; mając na uwadze, że NO_x wywołuje również niekorzystne skutki dla środowiska, takie jak zakwaszenie, eutrofizacja i degradacja surowców; mając na uwadze, że spaliny emitowane przez pojazdy z silnikiem Diesla są głównym źródłem

NO_x na obszarach miejskich w Europie; mając na uwadze, że NO_x wywołuje pośrednią emisję gazów cieplarnianych;

- R. mając na uwadze, że w 2012 r. działająca przy WHO Międzynarodowa Agencja Badań nad Rakiem (IARC) uznała spaliny z silników Diesla za rakotwórcze i zaleciła, by z uwagi na dodatkowe oddziaływanie zdrowotne cząstek stałych emitowanych przez silniki Diesla, ekspozycja na tę mieszaninę substancji chemicznych została ograniczona na całym świecie;
 - S. mając na uwadze, że obecnie stosowane układy kontroli emisji NO_x z samochodów osobowych z silnikiem Diesla opierają się na trzech głównych technologiach: modyfikacje wewnątrzsilnikowe połączone z powtórny obiegami spalin (EGR), pochłaniacze NO_x z mieszanki ubogiej (ang. lean NOx traps lub LNTs) oraz selektywna redukcja katalityczna (SCR); mając na uwadze, że aby spełniać dopuszczalne wartości normy Euro 6, większość pojazdów wyposażona jest w przynajmniej dwie z wymienionych trzech technologii; mając na uwadze, że wszystkie te technologie można dezaktywować za pomocą oprogramowania ograniczającego skuteczność działania;
 - T. mając na uwadze, że aby zapewnić zgodność z normami emisji, w pojazdach wyposażonych w urządzenia ograniczające skuteczność działania konieczne będzie wymontowanie tych urządzeń, zmiany w oprogramowaniu układu kontroli emisji zanieczyszczeń oraz – w zależności od technologii silnika – zmiany w sprzęcie komputerowym;
 - U. mając na uwadze, że możliwe jest zwiększenie skuteczności układów kontroli emisji zanieczyszczeń, już zamontowanych w pojazdach, dzięki wymontowaniu urządzeń ograniczających skuteczność działania, przeprogramowaniu i recalibracji;
 - V. mając na uwadze, że rozbieżności między wynikami badań a wynikami osiąganymi przez pojazdy w trakcie normalnego użytkowania nie ograniczają się do NO_x, ale odnoszą się także do innych substancji zanieczyszczających i do CO₂; mając na uwadze, że według ICCT (wrzesień 2015 r.) rozbieżności między oficjalnymi i rzeczywistymi emisjami CO₂ z samochodów osobowych w Europie wynosiły w 2014 r. 40%;
 - W. mając na uwadze, że przechodząc na światową zharmonizowaną procedurę badania pojazdów lekkich (WLTP) w UE, producenci muszą dostosować do tego nowego badania cele średnich emisji CO₂ pochodzących z używanej przez nich floty pojazdów; mając na uwadze, że przedmiotem prac w ramach procedury komitetowej jest obecnie wprowadzenie takiej korelacji oraz mając na uwadze, że w ramach tej procedury należy utrzymać porównywalne rygorystyczne wymagania wobec producentów;
1. ubolewa, że te nadmierne emisje doprowadziły do niepotrzebnych przedwczesnych zgonów, a także przyniosły szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego oraz szkody dla środowiska;
 2. ubolewa nad poważnymi brakami w egzekwowaniu przepisów odnoszących się do rynku wewnętrznego UE, które ujawniono w wyniku działań władz USA;
 3. wyraża głębokie zaniepokojenie brakiem działań organów państw członkowskich i Komisji w momencie stwierdzenia, że dopuszczalne wartości emisji wynikające z

prawa Unii (rozporządzenie 715/2007/WE w sprawie norm emisji Euro 5 i Euro 6) w rzeczywistych warunkach jazdy były przekraczane, w tym w momencie publikacji sprawozdań Wspólnego Centrum Badawczego za 2011 i 2013 r., które zawierały dowody istotnych rozbieżności w wynikach osiągniętych przez pojazdy na drogach w porównaniu z wynikami badań, wyjaśniając je wykorzystaniem urządzeń ograniczających skuteczność działania;

4. w związku z tym apeluje o powołanie komisji śledczej, aby zbadać stosowną odpowiedzialność Komisji i organów państw członkowskich za brak zapewnienia właściwego wdrożenia i egzekwowania odnośnych przepisów UE;
5. apeluje do Komisji i państw członkowskich o natychmiastowe wszczęcie dochodzenia w sprawie korzystania z urządzeń ograniczających skuteczność działania we wszystkich markach pojazdów sprzedanych w UE oraz osiągniętych przez nie wyników w trakcie normalnego użytkowania w odniesieniu do dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń i reklamowanych wartości emisji CO₂ (g/km); uważa, że dochodzenie to powinno być nadzorowane przez Komisję i powinno być przeprowadzone w oparciu o dane zebrane i przedłożone przez organy państw członkowskich udzielające homologacji pojazdom na rynku, z wykorzystaniem testów w rzeczywistych warunkach jazdy; domaga się, by takie dochodzenie było przeprowadzone z zachowaniem pełnej przejrzystości oraz pełnego dostępu opinii publicznej do danych; wzywa Komisję, by poinformowała Parlament o wynikach tego dochodzenia na piśmie do dnia 31 marca 2016 r.;
6. domaga się, aby w pojazdach, w których znalezione zostaną lub zainstalowane są urządzenia ograniczające skuteczność działania, organy państw członkowskich wycofały ich homologacje typu oraz certyfikaty zgodności na mocy art. 30 dyrektywy 2007/46/WE oraz art. 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, nałożyły odpowiednie kary oraz zobowiązały producentów do zorganizowania obowiązkowych akcji przywoławczych w celu usunięcia urządzeń ograniczających skuteczność działania i zapewnienia zgodności z odnośnym rozporządzeniem, a także do wypłacenia odszkodowań klientom; wzywa Komisję do wszczęcia postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wobec odnośnych organów państw członkowskich za brak egzekwowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 715/2007;
7. domaga się, by w przypadku pojazdów, w których znalezione zostaną lub zainstalowane są urządzenia ograniczające skuteczność działania, organy państw członkowskich zobowiązały producentów do zwrotu wszelkich dotacji, ulg podatkowych lub innych korzyści podatkowych uzyskanych na podstawie zgłaszanych wskaźników efektywności środowiskowej; uważa, że brak takiego działania spowodowałby zakłócenie konkurencji i stanowiłby nielegalną pomoc państwa, co wymagałoby od Komisji wszczęcia procedury dotyczącej nielegalnej pomocy państwa; sugeruje, aby zwrócone dotacje zostały przeznaczone na projekty związane z inwestycjami niskoemisyjnymi mającymi na celu poprawę jakości powietrza, a także na projekty związane z rozwojem zrównoważonego transportu w miastach w całej UE;
8. apeluje do branży przemysłu motoryzacyjnego, w której stosowane są nieuczciwe praktyki, by finansowała i wspierała aktualizacje niezależnych rankingów pojazdów drogowych w oparciu o wskaźniki efektywności środowiskowej;

9. apeluje do państw członkowskich o lepsze egzekwowanie obowiązkowych przepisów dotyczących reklam wprowadzających w błąd i nieuczciwych praktyk handlowych stosowanych w sektorze motoryzacyjnym, a także o dopilnowanie, by wszelkim zapewnieniom dotyczącym osiągniętych przez pojazd wyników towarzyszył komunikat wyjaśniający, że istniejące oficjalne wyniki testów UE nie odzwierciedlają rzeczywistych wyników osiągniętych w trakcie jazdy;
10. podkreśla, że konsumenci muszą mieć możliwość dogodnego korzystania ze swoich praw zgodnie z dyrektywami 1999/44/WE, 2005/29/WE i 2011/83/UE; zwraca się do państw członkowskich i ich właściwych organów o zapewnianie łatwego dostępu do informacji oraz o udzielanie jednoznacznych porad konsumentom, którzy zwracają się z pytaniami dotyczącymi tych praw; zwraca się ponadto do Komisji i państw członkowskich o zachowanie tych praw;
11. apeluje o przegląd dyrektywy 2005/29, aby dodać do wykazu nieuczciwych praktyk handlowych fałszywe oświadczenia dotyczące oddziaływania na środowisko oraz by państwa członkowskie mogły dodawać do tego wykazu inne praktyki lub je zachowywać;
12. uważa, że sytuacja ta ukazuje potrzebę stworzenia ogólnounijnego mechanizmu dochodzenia roszczeń zbiorowych i apeluje do Komisji o przedłożenie wniosku ustawodawczego, aby zapewnić dostępność ogólnounijnych mechanizmów umożliwiających konsumentom UE dochodzenie roszczeń zbiorowych;
13. podkreśla, że odpowiednie organy UE i państw członkowskich powinny zadbać o pełne wdrożenie przepisów dotyczących udzielania zamówień publicznych oraz powiązanych procedur odwoławczych;
14. domaga się, by Komisja ściśle monitorowała procedury w zakresie prowadzenia akcji przywoławczych w celu dopilnowania, by pojazdy niespełniające wymogów nie były użytkowane na terytorium UE;
15. apeluje o niezależną weryfikację planowanych modyfikacji w celu dopilnowania, by w wyniku ich wprowadzenia pojazdy odpowiadały odnośnym standardom; domaga się, by po przeprowadzeniu modyfikacji w pojazdach producent dostarczał konsumentom jasne i wiarygodne informacje na temat efektywności paliwa, osiągniętych wyników i emisji zanieczyszczeń;
16. popiera sprawozdanie A. Dessa (A8-0270/2015) w sprawie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe, przyjęte przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności Parlamentu Europejskiego w dniu 23 września 2015 r., przy 66 głosach za i 2 głosach przeciw, a w szczególności stanowisko komisji zawierające apel do Komisji Europejskiej o wprowadzenie badania emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego dla wszystkich rodzajów pojazdów, które otrzymały homologację typu lub zostały zarejestrowane od 2015 r., aby zapewnić skuteczność systemów kontroli emisji i umożliwić spełnienie przez pojazd wymogów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, przy czym współczynnik zgodności uwzględniałby jedynie możliwą tolerancję przewidzianą dla procedury pomiaru emisji, która zostanie wprowadzona do 2017 r.; na tej podstawie domaga się, by Rada i Komisja osiągnęły

wczesne porozumienie w sprawie ram badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy i apeluje o niezwłoczne przyjęcie tej procedury w ramach procedury komitetowej po osiągnięciu porozumienia w sprawie wniosku ustawodawczego;

17. ubolewa z powodu braku przejrzystości obrad w ramach procedury komitetowej nad wnioskiem w sprawie badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, a w szczególności ze względu na fakt, że Komisja – przekazując informacje przedstawicielom państw członkowskich – nie przekazała ich Parlamentowi;
18. podkreśla konieczność znacznego wzmocnienia obecnego unijnego systemu homologacji typu, w tym większego nadzoru ze strony UE i szerszych uprawnień wykonawczych, zwłaszcza w kontekście systemu nadzoru rynku, koordynacji i późniejszego monitorowania, a także przeglądu certyfikatów w przypadku wystąpienia istotnych wątpliwości; w związku z tym apeluje o ustanowienie niezależnego unijnego organu udzielającego homologacji typu, aby między innymi zapewnić w całej UE większą spójność standardów i procedur w zakresie badań emisji zanieczyszczeń powietrza, zużycia paliwa i emisji CO₂;
19. uznaje za kwestię największej wagi, by Komisji i wszystkim właściwym organom państw członkowskich przysługiwało prawo do wycofywania homologacji typu i certyfikatów zgodności, a także do żądania przeprowadzenia akcji przywoławczej i zaprzestania wprowadzania pojazdów na rynek, w przypadku gdy posiadają dowody wskazujące na brak zgodności unijnych dopuszczalnych wartości emisji określonych w rozporządzeniu w sprawie norm emisji Euro 5 i Euro 6, bądź dowody świadczące o znacznej różnicy między wartościami emisji CO₂ podanymi w homologacji typu lub zużyciem paliwa a wynikami osiąganymi w rzeczywistości, lub też dowody na niedopełnienie jakichkolwiek innych wymagań przewidzianych przez system homologacji typu;
20. uważa, że w ramach zbliżającego się przeglądu dyrektywy ramowej w sprawie homologacji typu należy koniecznie rozszerzyć i doprecyzować wymagania w zakresie zgodności produkcji, aby zadbać o to, by wystarczająco duża i reprezentatywna próba nowych modeli losowo wybranych z linii produkcyjnych była co roku poddawana niezależnej weryfikacji z wykorzystaniem badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego w celu weryfikacji zgodności pojazdów z dopuszczalnymi wartościami zanieczyszczeń, a także by rozszerzać te badania w celu sprawdzenia zgodności z wartościami emisji CO₂ podanymi w homologacji typu i zużyciem paliwa;
21. apeluje ponadto o usprawnienie procesu prowadzenia badań eksploatacyjnych pojazdów używanych już w ruchu drogowym, również w oparciu o procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, w celu weryfikacji zgodności eksploatacyjnej pojazdów o różnym przebiegu zgodnie z wymogami rozporządzenia; wzywa do usprawnienia nadzoru w warunkach ruchu drogowego poprzez okresowe kontrole techniczne w celu ustalenia i naprawy pojazdów niespełniających wymogów unijnego prawa; zauważa przede wszystkim, że pokładowe systemy diagnostyczne można z łatwością zaprogramować tak, by nie rozpoznawały błędów; apeluje o odpowiednie działania służące zbadaniu i rozwiązaniu tej kwestii;
22. nalega, aby w państwach członkowskich, w których organy udzielające homologacji typu są zależne od przemysłu motoryzacyjnego, nastąpiła zmiana tej sytuacji, tak aby

uniknąć konfliktu interesów;

23. podkreśla, że wyniki badań efektywności środowiskowej pojazdów muszą być podawane do wiadomości publicznej;
24. podkreśla, że należy dopilnować, by właściwe organy UE i państw członkowskich miały dostęp do kodów źródłowych programów komputerowych systemu kontroli pojazdu w celu weryfikacji, czy w pojeździe zainstalowane zostało oprogramowanie urządzenia ograniczającego skuteczność działania; uważa w związku z tym, że dostęp do systemów komputerowych i kodów źródłowych powinien być przejrzysty i otwarty, podobnie jak ma to miejsce w przypadku dostępu do części mechanicznych i ich kontroli;
25. podkreśla, że użytkownicy, badacze i konstruktorzy powinni mieć nieograniczone prawo, środki techniczne oraz ochronę prawną, aby kontrolować, badać i analizować funkcjonowanie systemów informatycznych w pojazdach, a także dokonywać ekspertyzy w celu wykrycia niezgłoszonych funkcji bądź funkcji mających na celu oszukać społeczeństwo lub władze; apeluje do Komisji o zlikwidowanie prawnych przeszkód dla użytkowników, badaczy i konstruktorów kontrolujących, analizujących i demontujących urządzenia z systemami cyfrowymi i informatycznymi zainstalowane w pojazdach, a także o dopilnowanie, by przepisy, które mają chronić uzasadnione interesy, nie były nadużywane w celu zatuszowania nielegalnych praktyk biznesowych;
26. wzywa do przeprowadzenia przeglądu unijnej dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów (1999/94/WE) w celu poprawy dokładności, istotności, niezależności, jasności i porównywalności informacji przekazywanych konsumentom; uważa, że oznakowanie powinno przede wszystkim uwzględniać wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa uzyskane w badaniach emisji w rzeczywistych warunkach jazdy;
27. zachęca UE do wprowadzenia oznakowania samochodów o wyższych poziomach emisji cząstek stałych, tak aby miasta mogły ze względów zdrowotnych ograniczać dostęp tych pojazdów do obszarów gęsto zaludnionych i często odwiedzanych;
28. wyraża zaniepokojenie rozbieżnością wartości emisji CO₂, jakie wykazały wyniki badań, oraz wartościami zaobserwowanymi przez kierowców na drogach; dlatego też domaga się szybkiego zawarcia porozumienia w sprawie korelacji światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich w kontekście uśrednionych celów w zakresie redukcji emisji CO₂ obowiązujących flotę pojazdów, bez uwzględniania niesprawiedliwych mechanizmów elastyczności w obecnej procedurze testowej, aby nie osłabiać celu na rok 2021; uważa, że skandal związany z emisjami zanieczyszczeń przez pojazdy jest wyraźnym dowodem na to, że organy publiczne muszą pozostać niezależne od regulowanego przez nich sektora oraz że UE potrzebuje większych uprawnień do monitorowania wdrażania i egzekwowania przepisów; apeluje do Komisji, by dowiodła obywatelom UE, że za procesem lepszego stanowienia prawa kryje się chęć zapewnienia skutecznych i wiążących przepisów w całej UE z korzyścią dla wszystkich jej obywateli;
29. apeluje do Komisji o dokonanie przeglądu danych zawartych w „Podręczniku szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” w oparciu o nową wiedzę dotyczącą rzeczywistych emisji i zanieczyszczenia powietrza przez pojazdy drogowe;

30. ubolewa, że branża motoryzacyjna uzyskała uprzywilejowany dostęp do procesu podejmowania decyzji w sprawie przepisów, które mają ją regulować, w tym w ramach procedury komitetowej; kwestionuje sposób prowadzenia takiego procesu podejmowania decyzji; domaga się większej przejrzystości poprzez publikację wszystkich dokumentów wymienianych przez Komisję i Radę z branżą motoryzacyjną od 2004 r.;
31. wzywa Komisję i Europejski Bank Inwestycyjny (EBI), aby zbadały środki finansowe – w tym również pożyczki i dotacje z EBI i UE przeznaczone na badania i rozwój – przekazane przemysłowi motoryzacyjnemu na rozwój czystszych silników, oceniły skuteczność tego finansowania oraz ustaliły, czy jakaś część tych środków nie została nieprawidłowo użyta do rozwoju urządzeń ograniczających skuteczność działania przy badaniu emisji; jest zdania, że w każdym z takich przypadków środki muszą zostać zwrócone;
32. ubolewa, że decyzje zarządcze producentów o naruszeniu norm prawnych mogą mieć poważny wpływ na sytuację pracowników;
33. podkreśla, że zanim producenci zaczną rozważać ewentualne zwolnienia, muszą sięgnąć po własne zasoby finansowe, między innymi zachowując zyski, a nie wypłacając dywidendy, aby w jak największym stopniu pokryć koszty spowodowane naruszeniem obowiązującego prawa; zwraca uwagę, że przedsiębiorstwa i ich udziałowcy muszą przyjąć jak największą część strat, zanim skorzystają ze środków podatników na szczeblu państwa członkowskiego lub UE, tak aby uniknąć pokusy nadużycia;
34. wzywa Komisję, by przeanalizowała możliwość uruchomienia funduszy unijnych w celu wsparcia pracowników dotkniętych tą sytuacją, a także zwraca uwagę, że tego typu wsparcie nie może zastępować odpowiedzialności żadnego państwa członkowskiego ani przedsiębiorstwa i powinno wpisywać się w strategię przejścia na zasobooszczędną i zrównoważoną gospodarkę;
35. jest przekonany, że utrzymanie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego Europy będzie w przyszłości zależało od stworzenia pozytywnego sprzężenia zwrotnego, które korzystnie wpłynie na innowację, zatrudnienie, zdrowie, środowisko i mobilność; wzywa przedstawicieli sektora motoryzacyjnego, by dostosowali strategię inwestycyjne i rozwojowe do potrzeb społeczeństwa w zakresie czystszej i odpornej na zmianę klimatu środowiska, między innymi przez produkcję energooszczędnych i czystych pojazdów, takich jak pojazdy elektryczne; wyraża wątpliwości, czy w związku z tą sytuacją technologia silników Diesla odegra jakąkolwiek rolę w mobilności w przyszłości;
36. wspiera wysiłki mające na celu opracowanie spójnych i uzgodnionych działań na szczeblu europejskim, które zmierzają do tego, by polityka przemysłowa i strategię inwestycyjne były zorientowane na rozwój bezpiecznych, czystych, zrównoważonych i niezawodnych systemów transportu, wraz z przejściem od paliw kopalnych do nowych technologii i źródeł energii;
37. podkreśla, że międzynarodowe umowy o wolnym handlu nie mogą prowadzić do obniżenia standardów w dziedzinie ochrony klimatu, lecz muszą sprzyjać ich podnoszeniu w UE i innych częściach świata;

38. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządowi i parlamentowi państw członkowskich.