



Dokument z posiedzenia

B8-1077/2015

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))

**Daniel Dalton, Julie Girling, Roberts Zile, Vicky Ford, Evžen Tošenovský,
Jørn Dohrmann**
w imieniu grupy ECR

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 art. 128 ust. 5 i art. 123 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny jest jednym z kluczowych sektorów przyczyniających się do wzrostu gospodarczego, innowacji oraz zatrudnienia w wielu państwach członkowskich;
- B. mając na uwadze, że rozporządzenie Euro 5 i 6 w sprawie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów pasażerskich (rozporządzenie (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r.) 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 tym zwrócono się otwarcie do Komisji o wprowadzenie testów oraz przyjęcie środków dotyczących stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania;
- C. mając na uwadze, że VW przyznał, że zamontował urządzenia ograniczające skuteczność działania w co najmniej 11 mln swoich pojazdów z silnikiem Diesla, które sprzedał; mając na uwadze, że od 2009 r. na rynek europejski wprowadzono 8 mln takich pojazdów; mając na uwadze, że silniki VW wprowadzone na rynek UE otrzymały homologację typu zgodnie z normą Euro 5;
- D. mając na uwadze, że obchodzenie wymogów dotyczących emisji przez stosowanie takich urządzeń stanowi jawne naruszenie przepisów prawnych przyjętych przez Unię, a każde ewentualne oszustwo tego typu powinno stać się przedmiotem dochodzenia przez właściwe organy w danym państwie członkowskim, w tym – w stosownych wypadkach – postępowań organów ścigania;
- E. mając na uwadze, że dopuszczalna wartość normy Euro 5 dla emisji tlenku azotu (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.;

- F. 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;
- G. mając na uwadze, że testy zgodności produkcji i zgodności eksploatacji nie podlegają wspólnym normom na szczeblu UE; 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;
- H. mając na uwadze, że obecny unijny system udzielania homologacji typu nie umożliwia Komisji ani organom innych państw członkowskich ponownej oceny 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;
- I. mając na uwadze, że Komisja obecnie dokonuje przeglądu ram prawnych dotyczących homologacji typu;
- J. 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 w przypadku braku takiej zgodności konsument ma prawo do bezpłatnej naprawy lub zastąpienia towaru lub obniżki ceny;
- K. 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 odstraszające sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów tej dyrektywy;
- L. 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 odstraszających sankcji;

- M. mając na uwadze, że ewentualne powszechne stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania ma oczywiste skutki dla zdrowia ludzkiego, a według szacunków Komisji tlenki węgla (NO_x) i cząstki stałe – dwa podstawowe składniki spalin emitowanych przez silniki Diesla – przyczyniają się rocznie do ponad 400 000 przedwczesnych zgonów w UE, a łączne koszty zdrowotne wynikające z zanieczyszczenia powietrza w UE sięgają rzędu 330–940 mld EUR rocznie;
 - N. mając na uwadze, że tlenek azotu (NO_x) i jego pochodne mogą przenikać do płuc, powodując raka i inne przewlekłe choroby układu oddechowego; mając na uwadze, że emisje NO_x mają także poważny wpływ na środowisko i przyczyniają się do zakwaszenia i eutrofizacji; mając na uwadze, że spaliny emitowane przez pojazdy z silnikiem Diesla są głównym źródłem NO_x na obszarach miejskich w Europie;
 - O. mając na uwadze, że nawet jedna trzecia ludności zamieszkałej w miastach w UE nadal narażona jest na zanieczyszczenia, których poziom przekracza dopuszczalne lub docelowe wartości określone przez UE; mając na uwadze, że transport jest nadal głównym źródłem zanieczyszczeń przyczyniających się do niskiej jakości powietrza w miastach i związanych z tym problemów zdrowotnych;
 - P. mając na uwadze, że stężenie tlenku azotu (NO_x) w Europie regularnie przekracza normy jakości powietrza, a sześć państw członkowskich nie osiągnęło krajowych poziomów emisji NO_x na 2010 r.;
 - Q. 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. jest poważnie zaniepokojony tym, że europejscy konsumenci mogli zostać poszkodowani z powodu sprzedania im produktów wyposażonych w nielegalne części lub oprogramowanie, które sprawiały, że pojazdy osiągały wyniki znacznie odbiegające od oficjalnych danych zweryfikowanych w badaniach przeprowadzonych przed udzieleniem homologacji typu;
 2. uważa, że zastosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania podważa skuteczność obowiązujących przepisów w dziedzinie zanieczyszczenia powietrza, a także kontroli emisji; jest zdania, że taka nielegalna działalność może podawać w wątpliwość toczące się obecnie przed ETS-em postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wobec 17 państw członkowskich w związku z przekroczeniem przez nie limitów zanieczyszczeń określonych w dyrektywie 2001/81/WE w sprawie krajowych poziomów emisji i dyrektywie 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza;
 3. z zadowoleniem przyjmuje dochodzenia w sprawie manipulacji wynikami badań emisji

spalin z pojazdów wszczęte przez szereg państw członkowskich oraz innych krajów na świecie; popiera wystosowany przez Komisję do krajowych organów nadzoru apel o przeprowadzenie kompleksowych kontroli szerokiej gamy marek i modeli pojazdów; jest zdania, że Komisja powinna być angażowana we wszelkie dochodzenia w tej sprawie; apeluje o prowadzenie dochodzeń w sposób przejrzysty i skuteczny, z należyтым uwzględnieniem konieczności właściwego informowania konsumentów, którzy są bezpośrednio poszkodowani z powodu wykrytego nieprzestrzegania przepisów;

4. uważa, że w każdym przypadku, w którym potwierdzono naruszenie przepisów, należy właściwie powiadomić konsumenta o możliwości dochodzenia roszczeń i szybko wszcząć odpowiednie procedury, tak aby sytuacja ta nie obracała się na dalszą niekorzyść konsumenta;
5. wyraża zaniepokojenie, że prawdopodobnie mogło dojść do sytuacji, w której władze państw członkowskich i Komisja zaniechały działania w obliczu dowodów na przekroczenie w pojazdach, w warunkach normalnego użytkowania, dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w prawie UE (rozporządzenie 715/2007/WE w sprawie norm Euro 5/6);
6. przypomina o roli, jaką odgrywają emisje z pojazdów z silnikiem Diesla w osiągnięciu celów UE dotyczących emisji gazów cieplarnianych; zwraca uwagę, że pojazdy z silnikiem Diesla nadal będą odgrywały kluczową rolę w realizacji celów ustalonych na okres po 2021 r., lecz podkreśla, że producenci muszą stosować dostępne czyste technologie w celu ograniczenia emisji NO_x, cząstek stałych oraz innych substancji zanieczyszczających;
7. popiera sprawozdanie J. Girling (w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia) (A8-0249/2015), przyjęte przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności Parlamentu Europejskiego w dniu 15 lipca 2015 r., a w szczególności stanowisko komisji zawierające apel do Komisji Europejskiej i państw członkowskich o pilne zakończenie prac nad wnioskiem dotyczącym nowego rozporządzenia w sprawie badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy w odniesieniu do normy Euro 6;
8. ponadto zwraca uwagę na sprawozdanie A. Dessa (w sprawie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe) (A8-0270/2015), przyjęte przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności Parlamentu Europejskiego w dniu 23 września 2015 r., a w szczególności na apel do Komisji o wprowadzenie badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy 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.;
9. 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;

10. podkreśla potrzebę udoskonalenia obecnego unijnego systemu homologacji typu w zakresie pojazdów silnikowych, w tym możliwości wzajemnej oceny systemów badań prowadzonych w UE; uważa, że należy dokonać analizy wszelkich potwierdzonych nielegalnych praktyk, by pomóc w opracowywaniu przyszłych przepisów służących przeciwdziałaniu nadużyciom w tym zakresie; podkreśla jednak, że wszelkie potencjalnie opracowane przepisy nie powinny niepotrzebnie przeciążać europejskiego przemysłu motoryzacyjnego;
11. apeluje do Komisji o zwiększenie nadzoru nad krajowymi organami w celu zapewnienia skuteczniejszego wdrożenia badań pojazdów w całej UE;
12. uważa, że każdy przegląd powinien także oceniać, czy Komisji i wszystkim właściwym organom państw członkowskich powinno przysługiwać prawo ponownej oceny homologacji typu i świadectw zgodności, prawo żądania przeprowadzenia akcji przywoławczej, a także zaprzestania wprowadzania pojazdów na rynek, w przypadku gdy znajdą one słuszne i dobrze uzasadnione dowody, na podstawie których można podejrzewać brak zgodności z unijnymi dopuszczalnymi wartościami emisji określonymi w rozporządzeniu w sprawie norm emisji Euro 5 i 6, lub dowody niedopełnienia jakichkolwiek innych wymagań przewidzianych przez system homologacji typu w zakresie pojazdów silnikowych; apeluje o usprawnienie procesu prowadzenia badań eksploatacyjnych pojazdów dopuszczonych do ruchu w oparciu o procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy w celu weryfikacji zgodności eksploatacyjnej pojazdów o różnym przebiegu zgodnie z wymogami rozporządzenia;
13. apeluje do organów krajowych, aby nie tolerowały tak zwanej „optymalizacji badań pojazdów”, w ramach której powszechnie jest stosowanie takich praktyk jak nadmierne pompowanie opon, usuwanie bocznych lusterek, zaklejanie luk w płycie nadwozia, aby zmniejszyć ciąg aerodynamiczny, korzystanie ze specjalnych smarów do silnika i skrzyni biegów, które nie są stosowane w normalnej eksploatacji, usuwanie dodatkowego sprzętu, takiego jak zestaw stereo, oraz prowadzenie badań w maksymalnej dozwolonej temperaturze otoczenia, uwydatniające w sposób nie do przyjęcia różnicę między badaniami prowadzonymi w warunkach laboratoryjnych a użytkowaniem pojazdu przez konsumenta na drodze;
14. apeluje o szybkie wprowadzenie światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) opracowanej pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ);
15. 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 udzielanie jednoznacznych porad konsumentom, którzy zwracają się z pytaniami dotyczącymi tych praw;
16. wzywa do przeprowadzenia przeglądu unijnej dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów (1999/94/WE) w celu poprawy dokładności, istotności i porównywalności informacji przekazywanych konsumentom; uważa, że oznakowanie powinno przede wszystkim uwzględniać wartości emisji uzyskane w badaniach emisji w rzeczywistych

warunkach jazdy;

17. 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;
18. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządowi i parlamentom państw członkowskich.