



Dokument z posiedzenia

B8-1080/2015

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))

**Gerben-Jan Gerbrandy, Dita Charanzová, Gesine Meissner, Fredrick
Federley**
w imieniu grupy ALDE

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 dnia 18 września 2015 r. Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA) oraz Kalifornijska Rada ds. Zasobów Powietrza (CARB) wydały zawiadomienie o naruszeniu przepisów dotyczących zanieczyszczenia powietrza w przez Volkswagen AG, Audi AG oraz Volkswagen Group of America (zbiorowo zwanych VW); mając na uwadze, że po przeprowadzeniu przez organizację pozarządową we współpracy z naukowcami uniwersyteckimi badań emisji tlenku azotu (NO_x) przez pojazdy z silnikiem Diesla i przedstawieniu ich wyników EPA i CARB, w maju 2014 r. wszczęto postępowanie w tej sprawie;
- B. mając na uwadze, że wyniki wspomnianych badań udostępniono równocześnie Komisji i krajowym organom udzielającym homologacji, jednak na szczeblu UE nie podjęto wówczas żadnych działań;
- C. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza jest przyczyną 430 000 przedwczesnych zgonów w UE rocznie oraz wiąże się z rocznymi kosztami rządu 940 mld EUR w związku z jego wpływem na zdrowie ludzkie; mając na uwadze, że NO_x jest główną substancją zanieczyszczającą, która jest przyczyną m.in. raka płuc, astmy oraz wielu chorób układu oddechowego, a także powoduje degradację środowiska poprzez eutrofizację i zakwaszanie; 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 ponad 20 państw członkowskich nie przestrzega obecnie unijnych wartości jakości powietrza, szczególnie z uwagi na zanieczyszczenie miast;
- D. mając na uwadze, że sektor motoryzacyjny to główny sektor gospodarki w Europie oferujący 12 mln miejsc pracy i będący źródłem 4% unijnego PKB, jest on również największym prywatnym inwestorem w badania naukowe i rozwój w UE; mając na uwadze, że wskutek rozwoju techniki sektorowi temu udało się osiągnąć znaczną ogólną poprawę w emisji zanieczyszczeń w przeciągu ostatnich dziesięcioleci; mając na uwadze, że o ile nie zostaną podjęte zdecydowane działania, obecny skandal może podkopać renomę i konkurencyjność całego sektora;
- E. mając na uwadze, że UE podjęła szereg działań na rzecz odwrócenia skutków kryzysu gospodarczego, jakie odczuł przemysł motoryzacyjny, wykorzystując dostępne narzędzia pomocy państwa; mając na uwadze, że narzędzia te były w wielu przypadkach powiązane z wymogiem inwestowania w badania, rozwój i innowacje, a także wsparcie rozwoju ekotechnologii;

- F. mając na uwadze, że rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich (rozporządzenie 715/2007/WE uzgodnione między Parlamentem i Radą w grudniu 2006 r.), którym wprowadzono normy emisji Euro 5 i Euro 6, zawiera wymóg, by producenci wyposażali swe pojazdy tak, aby spełniały one wymogi emisji „w trakcie normalnego użytkowania” (art. 5 ust. 1);
- G. mając na uwadze, że rozporządzenie 715/2007/WE (art. 5 ust. 2) zawiera wyraźny zakaz stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania określonych jako „każdy 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 przerwania działania jakiegokolwiek 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 państwa członkowskie mają obowiązek egzekwować ten zakaz; mając na uwadze, że w rozporządzeniu zwrócono się otwarcie do Komisji o wprowadzenie badań oraz przyjęcie wymogów dotyczących urządzeń ograniczających skuteczność działania;
- H. mając na uwadze, że wskutek śledztwa przeprowadzonego przez władze USA VW przyznał się do instalowania urządzeń ograniczających skuteczność działania w przynajmniej 11 mln pojazdów z silnikiem Diesla sprzedanych na całym świecie; mając na uwadze, że VW ogłosił, iż wycofa 8,5 mln pojazdów z silnikiem Diesla od użytkowników w UE w konsekwencji decyzji niemieckiego Federalnego Urzędu ds. Transportu Drogowego; mając na uwadze, że wspomniane silniki uzyskały homologację jako spełniające normę Euro 5;
- I. mając na uwadze, że dopuszczalna wartość emisji NO_x określona dla normy Euro 5 dla pojazdów z silnikiem Diesla wynosi 180 mg/km i ma zastosowanie do pojazdów, które uzyskały homologację 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.; mając również na uwadze, że analogiczna dopuszczalna wartość emisji ustalona dla normy Euro 6 wynosi 80 mg/km i ma zastosowanie do nowych typów od 1 września 2014 r. oraz do wszystkich pojazdów sprzedanych od 1 września 2015 r.; mając na uwadze, że pojazdy spełniające normę Euro 6 zarejestrowane przed jej wprowadzeniem, były objęte ulgą podatkową w wielu państwach członkowskich; mając na uwadze, że wyniki niezależnych badań potwierdzają znaczne rozbieżności pomiędzy wartościami dopuszczalnymi a rzeczywistymi wartościami emisji w trakcie normalnego użytkowania dla obu norm;
- J. mając na uwadze, że analiza przeprowadzona przez Wspólne Centrum Badawcze (JRC) Komisji Europejskiej¹ w 2011 r. zawiera wniosek, że emisje NO_x z pojazdów z silnikiem Diesla, mierzone przy pomocy przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS), znacznie przewyższają odnośne wartości dopuszczalne dla norm Euro 3–5 i mieszczą się w przedziale od współczynnika 2–4 dla średnich emisji NO_x w całym

¹ Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS) [Analiza emisji z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych w warunkach drogowych za pomocą przenośnych systemów pomiaru emisji], JRC, 2011 r.

teście jezdnym do współczynnika 14 w poszczególnych fazach testu; mając na uwadze, że w innym sprawozdaniu JRC z 2013 r.¹ stwierdzono, że pojazdy spełniające normę Euro 6 mogą przekraczać normy emisji dla pojazdów spełniających normę Euro 5; mając na uwadze, że w wyniku niezależnych badań podjętych w 2014 r. dowiedziono, że emisje NO_x w testowanych pojazdach z silnikiem Diesla są średnio ok. siedmiokrotnie wyższe niż wartości dopuszczalne określone dla normy Euro 6;

- K. mając na uwadze, że udokumentowane rozbieżności w odniesieniu do emisji mogą wynikać zarówno z niezdatności procedury aktualnie stosowanej w UE, która nie odzwierciedla normalnych warunków jazdy, jak i ze stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania; mając na uwadze, że wiarygodność i dokładność procedury badawczej dla pojazdów ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia wartości dopuszczalnych emisji, a co za tym idzie, dla ochrony zdrowia publicznego i środowiska w UE;
- L. mając na uwadze, że art. 14 ust. 3 rozporządzenia 715/2007/WE obliguje Komisję do prowadzenia stałego przeglądu cykli badań stosowanych w celu pomiaru emisji, a w przypadku stwierdzenia, że badania nie są odpowiednie, do dostosowania ich, tak aby właściwie odwzorowywały emisje pochodzące z rzeczywistego ruchu drogowego; mając na uwadze, że dostosowanie takie nie miało jeszcze miejsca; mając jednak na uwadze, że Komisja przygotowuje się obecnie do przyjęcia nowego cyklu badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego;
- M. mając na uwadze, że badania zgodności produkcji i zgodności eksploatacji nie podlegają wspólnym normom na szczeblu UE, pomimo udzielenia Komisji mandatu w zakresie określenia szczegółowych wymogów dla takich procedur w procedurze komitetowej; mając na uwadze, że w związku z tym przestrzeganie wymogów dotyczących zgodności produkcji i zgodności eksploatacji zasadniczo nie jest odpowiednio egzekwowane; mając na uwadze, że nie istnieje wymóg ujawniania Komisji, organom udzielającym homologacji z innych państw członkowskich ani innym zainteresowanym stronom informacji na temat badań przeprowadzanych przez właściwe organy udzielające homologacji oraz na temat wyników tych badań;
- N. mając na uwadze, że obecny system udzielania homologacji typu w UE nie umożliwia Komisji ani organom innych państw członkowskich wycofania homologacji typu pojazdu lub świadectwa zgodności, wycofania pojazdów ani zawieszenia zezwolenia na wprowadzenie ich do obrotu, jeśli uzyskały one homologację typu w innym państwie członkowskim; mając na uwadze, że w obecnym systemie nie ma nadzoru badań prowadzonych przez krajowe organy udzielające homologacji, aby zapewnić przestrzeganie przez wszystkie organy wspólnych zasad unijnych i uniknąć nieuczciwej konkurencji poprzez obniżanie standardów;
- O. mając na uwadze, że Komisja dokonuje obecnie przeglądu ram prawnych dotyczących homologacji typu;
- P. mając na uwadze, że możliwa jest poprawa skuteczności układów kontroli emisji

¹ A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures, [Uzupełniające badanie emisji z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych – ocena wykonalności technicznej potencjalnych procedur], JRC 2013.

zanieczyszczeń już zamontowanych w pojazdach dzięki wymontowaniu urządzeń ograniczających skuteczność działania, przeprogramowaniu i recalibracji;

- Q. mając na uwadze, że aktualnie stosowane układy kontroli emisji NO_x przez pojazdy osobowe 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 NO_x 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 technologii; mając na uwadze, że wszystkie te technologie można dezaktywować za pomocą oprogramowania ograniczającego skuteczność działania;
- R. mając na uwadze, że rozbieżności między wynikami badań a wynikami osiąganymi przez pojazdy w trakcie normalnego użytkowania nie dotyczą wyłącznie NO_x, ale także innych substancji zanieczyszczających i CO₂; mając na uwadze, że z niezależnych badań wynika, iż rozdzźwięk między oficjalnymi i rzeczywistymi wartościami emisji CO₂ z samochodów osobowych w Europie wyniósł w 2014 r. 40%;
- S. mając na uwadze, że przejście na światową zharmonizowaną procedurę badania pojazdów lekkich w UE wymaga dostosowania celów emisji CO₂ przez aktualnie stosowaną przez producentów flotę pojazdów do nowego badania; mając na uwadze, że w ramach procedury komitetowej rozpatruje się aktualnie wprowadzenie takiej korelacji i należy wprowadzić porównywalne rygorystyczne wymogi wobec producentów;
- T. mając na uwadze, że wykrycie przypadku poważnego oszustwa i naruszenia przepisów przez dużego producenta unijnego w kraju trzecim, a także fakt, że podobne naruszenia przepisów miały również miejsce w UE, rzutuje na wiarygodność UE w negocjacjach międzynarodowych;
1. z całą mocą potępia oszustwo Volkswagena i wzywa to przedsiębiorstwo do wzięcia pełnej odpowiedzialności za swe działania i do pełnej współpracy z władzami w trakcie prowadzonego śledztwa; wyraża ubolewanie z powodu faktu, że oszukano i wprowadzono w błąd miliony klientów poprzez podanie im nieprawdziwych informacji dotyczących emisji spalin przez ich pojazdy;
 2. ubolewa nad faktem, że UE musiała dowiedzieć się o naruszeniach, które dotyczyły również jej własnego rynku pojazdów, od władz USA i potępia poważne braki w egzekwowaniu przepisów odnoszących się do wewnętrznego rynku UE, które ujawniono w wyniku działań podjętych przez władze USA;
 3. uważa, że niezwykle ważne jest, by Komisja i państwa członkowskie szybko odzyskały zaufanie konsumentów za pomocą konkretnych działań, a także podjęły wszelkie możliwe wysiłki w celu załagodzenia sytuacji;
 4. wyraża głębokie zaniepokojenie niepodjęciem przez władze państw członkowskich i Komisję działań po uzyskaniu dowodów poważnego i stałego przekraczania dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w prawie UE dla pojazdów w trakcie normalnego użytkowania; domaga się, by Komisja i państwa członkowskie zachowały pełną przejrzystość w odniesieniu do swej wiedzy na temat tych naruszeń, a także działań podjętych, by je wyeliminować;

5. domaga się szczegółowego zbadania roli i odpowiedzialności Komisji i władz państw członkowskich, mając m.in. na uwadze trudności stwierdzone przez JRC w sprawozdaniu z 2011 r.;
6. wzywa Komisję i państwa członkowskie do niezwłocznego wszczęcia dochodzenia w sprawie stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, zarówno pod kątem dopuszczalnych wartości substancji zanieczyszczających, jak i reklamowanych wartości CO₂ w g/km; uważa, że dochodzenie takie powinna nadzorować i koordynować Komisja oraz że należy je przeprowadzić w oparciu o dane zgromadzone i przedłożone przez organy udzielające homologacji państw członkowskich dla pojazdów na rynku, w oparciu o badania w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego; domaga się, by dochodzenie to przeprowadzono z zachowaniem pełnej przejrzystości oraz przy zapewnieniu pełnego dostępu opinii publicznej do danych;
7. domaga się, by w przypadkach wykrycia urządzeń ograniczających skuteczność działania władze państw członkowskich podjęły niezbędne działania w celu zaradzenia sytuacji oraz zastosowały odpowiednie sankcje zgodnie z art. 30 dyrektywy 2007/46/WE oraz art. 10 rozporządzenia 175/2007/WE;
8. nalega na Komisję, by niezwłocznie przyjęła i wdrożyła nowy cykl badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego oraz wdrożyła go w celach regulacyjnych w terminie sześciu miesięcy; popiera sprawozdanie w sprawie redukcji emisji substancji zanieczyszczających 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 stanowisko tej komisji, zgodnie z którym Komisja zobowiązana jest wprowadzić „badanie emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego dla wszystkich pojazdów zatwierdzonych lub zarejestrowanych od 2015 r., aby zapewnić skuteczność systemów kontroli i umożliwić spełnienie przez pojazd wymogów niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, przy czym współczynnik zgodności uwzględniałby do 2017 r. jedynie możliwą tolerancję przewidzianą dla obowiązującej procedury pomiaru emisji”; domaga się, by na tej podstawie państwa członkowskie i Komisja szybko osiągnęły porozumienie w sprawie ram dotyczących cyklu badań;
9. zwraca uwagę, że zgodnie z aktualnymi planami Komisji badania emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego byłyby przeprowadzane jedynie w przypadku emisji NO_x; domaga się niezwłocznego wprowadzenia tego rodzaju badań dla wszystkich substancji zanieczyszczających;
10. ubolewa nad brakiem przejrzystości obrad w ramach procedury komitetowej nad wnioskiem w sprawie badań emisji w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego, a w szczególności potępia fakt, że Komisja nie przekazała Parlamentowi odnośnych informacji w tym samym czasie, co przedstawicielom państw członkowskich; wzywa Komisję do ujawnienia wszelkich odnośnych dokumentów Parlamentowi, a w szczególności do opublikowania dokumentów przygotowawczych dla Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych odnoszących się do przyjęcia nowego badania emisji w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego;
11. podkreśla konieczność znacznego usprawnienia obecnego unijnego systemu homologacji typu, w tym baczniejszego nadzoru ze strony UE oraz wzmocnienia roli Komisji,

zwłaszcza jeżeli chodzi o system nadzoru rynku, koordynacji i późniejszego monitorowania w odniesieniu do pojazdów sprzedawanych w Unii;

12. dlatego też domaga się stworzenia systemu nadzoru na szczeblu UE, który obejmowałby następujące elementy: nadzór nad krajowymi organami kontroli, niezależne uprawnienia do egzekwowania i prowadzenia dochodzeń, a także środki umożliwiające badanie pojazdów na ich zgodność z normami UE; uprawnienia do wezwania państw członkowskich do uruchomienia procedur kontroli w drodze ostrzeżeń publicznych oraz zdolność do przyjmowania odpowiednich środków w przypadku naruszeń prawa UE;
13. uważa za kwestię podstawowej wagi, by nowy unijny system homologacji typu gwarantował właściwym organom państw członkowskich prawo do podjęcia wszystkich niezbędnych działań w przypadku posiadania dowodów na stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania zakazanych na mocy rozporządzenia o Euro 5 i Euro 6, w tym wycofania homologacji typu i świadectwa zgodności, a także wycofania z obrotu i zaprzestania wprowadzania do niego pojazdów, które uzyskały homologację typu w innym państwie członkowskim;
14. uważa, że w ramach zbliżającego się przeglądu dyrektywy ustanawiającej ramy dla homologacji typu należy rozszerzyć i doprecyzować wymagania z zakresu zgodności produkcji, aby zadbać o to, by corocznym testom w ramach badań emisji w rzeczywistych warunkach jazdy poddawano wystarczająco dużą i reprezentatywną próbę nowych modeli losowo wybranych z linii produkcyjnych w celu weryfikacji ich zgodności z dopuszczalnymi wartościami substancji zanieczyszczających i CO₂; apeluje ponadto o usprawnienie procesu prowadzenia badań eksploatacyjnych pojazdów używanych już w ruchu drogowym, również w oparciu o procedurę badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy, 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, które pojazdy nie spełniają wymogów prawa unijnego, i ich naprawy;
15. jest zdania, że władze krajowe powinny w ramach prowadzonych dochodzeń mieć dostęp do kodów źródłowych oprogramowania układów sterowania pojazdu, aby mogły kontrolować je na obecność oprogramowania do urządzeń ograniczających skuteczność działania;
16. 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 do nich z pytaniami dotyczącymi tych praw; zwraca się ponadto do Komisji i państw członkowskich, by zapewniły przestrzeganie tych praw;
17. apeluje do Komisji o zagwarantowanie, by informacje udzielane konsumentom na mocy unijnej dyrektywy w sprawie oznakowania pojazdów (1999/94/WE) były prawidłowe; uważa, że znak powinien opierać się na wartościach emisji i efektywności paliwowej odpowiadających rzeczywistym warunkom ruchu drogowego;

18. wyraża zaniepokojenie rozbieżnością wartości emisji CO₂, jakie wykazały wyniki badań, a wartościami zaobserwowanymi przez kierowców na drogach; dlatego też domaga się zawarcia szybkiego porozumienia w sprawie korelacji światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich w kontekście uśrednionych dla floty celów w zakresie emisji CO₂ bez uwzględniania niesprawiedliwej elastyczności obecnej procedury testowej, aby nie osłabiać celu na rok 2021;
19. zwraca się do Komisji o zbadanie, czy pomoc państwa przyznawana na rozwój technologii niskoemisyjnych producentom, którzy naruszyli prawo UE, była wykorzystywana na cele inne, niż zamierzone;
20. wzywa Komisję do uwzględnienia ujawnionych obecnie faktów przy formułowaniu nowych strategii politycznych w dziedzinie zrównoważonego transportu; zwraca się do Komisji o podjęcie dalszych działań na rzecz udoskonalenia unijnej strategii na rzecz zrównoważonych i zasobooszczędnych systemów transportu drogowego i innych rodzajów transportu; nawiązuje do podejścia określonego w białej księdze Komisji z 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” oraz zwraca uwagę na jej potencjalnie znaczący wkład w skuteczną redukcję rzeczywistych emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz poprawę mobilności w miastach; nalega na Komisję, aby włożyła większy wysiłek w realizowanie środków zaproponowanych w białej księdze i zachęca państwa członkowskie do wsparcia jej w tym;
21. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządowi i parlamentom państw członkowskich.