

Wtorek, 27 października 2015 r.

P8\_TA(2015)0375

**Pomiar emisji w sektorze motoryzacyjnym****Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 27 października 2015 r. w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2015/2865(RSP))**

(2017/C 355/02)

*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 pojazdów <sup>(1)</sup>,
  - 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 pojazdów <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/81/WE z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza <sup>(3)</sup>,
  - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy <sup>(4)</sup>,
  - 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 CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r. <sup>(5)</sup>,
  - uwzględniając art. 128 ust. 5 i art. 123 ust. 4 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 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 tlenu azotu (NO<sub>x</sub>) z silników Diesla, przeprowadzonego przez organizację pozarządową we współpracy z naukowcami uniwersyteckimi, a wyniki tego badania przedstawiono EPA i CARB w maju 2014 r.;
- B. mając na uwadze, że zanieczyszczenie powietrza jest przyczyną ponad 430 000 przedwczesnych zgonów w UE rocznie oraz wiąże się z rocznymi kosztami rzędu 940 mld EUR w związku z jego wpływem na ludzkie zdrowie; mając na uwadze, że NO<sub>x</sub> jest główną substancją zanieczyszczającą, która powoduje m.in. raka płuc, astmę oraz szereg chorób układu oddechowego, a także prowadzi do degradacji środowiska przez eutrofizację i zakwaszanie; mając na uwadze, że spaliny emitowane przez pojazdy z silnikiem Diesla są głównym źródłem NO<sub>x</sub> na obszarach miejskich w Europie; mając na uwadze, że nawet jedna trzecia ludności zamieszkującej 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; mając na uwadze, że ponad 20 państw członkowskich nie przestrzega obecnie unijnych limitów dotyczących jakości powietrza, szczególnie z uwagi na zanieczyszczenie miast;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 103 z 5.4.2014, s. 15.

Wtorek, 27 października 2015 r.

- C. 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 skutki zdrowotne wywoływane przez cząstki stałe emitowane przez silniki Diesla, ekspozycja na tę mieszaninę emitowanych substancji chemicznych została ograniczona na całym świecie;
- D. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny jest jednym z kluczowych sektorów przyczyniających się do wzrostu gospodarczego, innowacji oraz zatrudnienia w wielu państwach członkowskich; mając na uwadze, że jeżeli nie zostaną podjęte zdecydowane działania, obecny skandal może podważyć renomę i konkurencyjność całego sektora;
- E. mając na uwadze, że w branży zaopatrującej przemysł motoryzacyjny dominują małe i średnie przedsiębiorstwa, które mają 50 %-owy udział w działalności badawczo-rozwojowej tego sektora; mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny i zaopatrująca go branża są źródłem siły gospodarczej wielu regionów w Europie;
- F. mając na uwadze, że uczciwa konkurencja, w tym między producentami samochodów, oznacza, że klient może dokonać wyboru produktu, opierając swoją decyzję na wszechstronnych i rzetelnych specyfikacjach technicznych, które mu udostępniono;
- G. mając na uwadze, że UE podjęła szereg działań w celu zaradzenia skutkom kryzysu gospodarczego, jakie odczuł przemysł motoryzacyjny, wykorzystując dostępne narzędzia pomocy państwa;
- H. mając na uwadze, że rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich (rozporządzenie (WE) nr 715/2007, uzgodnione przez Parlament i Radę w grudniu 2006 r.), w którym wprowadzono normy emisji Euro 5 i Euro 6, zawiera wymóg, by producenci wyposażali swe pojazdy tak, aby spełniały one wymogi w zakresie emisji „w trakcie normalnego użytkowania” (art. 5 ust. 1);
- I. mając na uwadze, że rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (art. 5 ust. 2) wyraźnie zakazuje stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania, 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 państwa członkowskie mają obowiązek egzekwować ten zakaz; mając na uwadze, że w rozporządzeniu tym również wyraźnie zwrócono się do Komisji o wprowadzenie testów i przyjęcie środków dotyczących stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania;
- 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 nieodpłatnej naprawy lub wymiany towaru, lub do 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;

Wtorek, 27 października 2015 r.

- M. mając na uwadze, że dopuszczalna wartość normy Euro 5 dla emisji NO<sub>x</sub> 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 sprzedanych od 1 września 2015 r.; mając na uwadze, że pojazdy spełniające normę Euro 6, zarejestrowane przed jej prawnym 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;
- N. mając na uwadze, że analiza przeprowadzona przez Wspólne Centrum Badawcze (JRC) Komisji Europejskiej<sup>(1)</sup> w 2011 r. zawiera wniosek, że emisje NO<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> w całym cyklu badań oraz do 14 razy w poszczególnych testach; mając na uwadze, że w innym sprawozdaniu JRC z 2013 r.<sup>(2)</sup> stwierdzono, że pojazdy spełniające normę Euro 6 mogą nawet przekraczać normy emisji dla pojazdów spełniających normę Euro 5; mając na uwadze, że w wyniku niezależnych badań przeprowadzonych w 2014 r. udokumentowano, że emisje NO<sub>x</sub> w warunkach drogowych w testowanych pojazdach z silnikiem Diesla są średnio ok. siedem razy wyższe niż dopuszczalne wartości ustanowione dla normy Euro 6;
- O. mając na uwadze, że 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;
- P. mając na uwadze, że udokumentowane rozbieżności w odniesieniu do emisji mogą wynikać zarówno z niezdatności procedury obecnie 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;
- Q. mając na uwadze, że art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 nakłada na Komisję obowiązek 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 w rzeczywistych warunkach 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;
- R. 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;
- S. mając na uwadze, że obecny system udzielania homologacji typu w UE 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 uzyskały one homologację typu w innym państwie członkowskim; mając na uwadze, że w obecnym systemie nie prowadzi się nadzoru nad badaniami wykonywanymi przez krajowe organy udzielające homologacji, aby zapewnić przestrzeganie przez wszystkie organy wspólnych zasad unijnych i uniknąć nieuczciwej konkurencji poprzez obniżanie standardów;

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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 r.

Wtorek, 27 października 2015 r.

- T. mając na uwadze, że Komisja dokonuje obecnie przeglądu ram prawnych dotyczących homologacji typu; mając na uwadze, że przegląd ten jest niezmiernie istotny, by przywrócić zaufanie konsumentów do badań emisji i badań zużycia paliwa;
- U. mając na uwadze, że obecnie stosowane układy kontroli emisji NO<sub>x</sub> z samochodów osobowych z silnikiem Diesla opierają się na trzech głównych technologiach: modyfikacje wewnątrzsilnikowe połączone z powtórny obiegami spalin (EGR), pochłaniacze NO<sub>x</sub> z mieszanki ubogiej (ang. lean NO<sub>x</sub> 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;
- V. 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; mając na uwadze, że możliwe jest zwiększenie skuteczności układów kontroli emisji zanieczyszczeń, już zamontowanych w pojazdach, dzięki wymontowaniu urządzeń ograniczających skuteczność działania, ich przeprogramowaniu i recalibracji;
- W. mając na uwadze, że rozbieżności między wynikami badań a wynikami osiąganymi przez pojazdy w trakcie normalnego użytkowania nie ograniczają się do NO<sub>x</sub>, ale odnoszą się także do innych substancji zanieczyszczających i do CO<sub>2</sub>; mając na uwadze, że według niezależnych badań rozbieżność między oficjalnymi a rzeczywistymi wartościami emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych w Europie wyniosła w 2014 r. 40 %;
- X. 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 CO<sub>2</sub> pochodzących z używanej przez nich floty pojazdów;
1. stanowczo potępia wszelkie oszustwa producentów samochodów i wzywa przedsiębiorstwa do wzięcia pełnej odpowiedzialności za swe działania oraz do pełnej współpracy z władzami w trakcie wszelkich prowadzonych śledztw; wyraża ubolewanie z powodu faktu, że oszukano i wprowadzono w błąd miliony klientów, podając im nieprawdziwe informacje dotyczące emisji spalin z ich pojazdów;
  2. 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;
  3. ubolewa, że nadmierne emisje prowadzą do przedwczesnych zgonów, a także mają szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego i środowiska;
  4. 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; podkreśla solidarność z pracownikami zakładów dotkniętych tym skandalem i jest zaniepokojony skutkami dla całego łańcucha dostaw, zwłaszcza dla MŚP, które obecnie nie z własnej winy zmagają się z olbrzymimi wyzwaniem z powodu tego oszustwa; podkreśla, że pracownicy nie powinni w ostatecznym rozrachunku płacić ceny za manipulacje przy pomiarach emisji;
  5. podkreśla, że zanim producenci zaczną rozważać ewentualne zwolnienia, muszą sięgnąć po własne zasoby finansowe, między innymi zatrzymując zyski i nie wypłacając dywidendy, aby w jak największym stopniu pokryć koszty spowodowane naruszeniem obowiązującego prawa;
  6. wyraża głębokie zaniepokojenie z powodu zwlekania przez władze państw członkowskich i Komisję z podjęciem działań po uzyskaniu dowodów poważnego i stałego przekraczania dopuszczalnych wartości emisji przewidzianych w prawie UE dla pojazdów w trakcie normalnego użytkowania;
  7. przypomina, że pojazdy z silnikiem Diesla charakteryzują niższe emisje CO<sub>2</sub> na kilometr niż porównywalne pojazdy z silnikiem benzynowym i dzięki temu pojazdy z silnikiem Diesla stanowią ważne narzędzie pozwalające producentom osiągnąć unijne cele na 2021 r. dotyczące uśrednionych dla floty emisji CO<sub>2</sub>; 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<sub>x</sub>, cząstek stałych oraz innych substancji zanieczyszczających;

Wtorek, 27 października 2015 r.

8. 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; domaga się szczegółowego zbadania roli i odpowiedzialności Komisji i władz państw członkowskich, mając m.in. na uwadze problemy stwierdzone przez JRC w sprawozdaniu z 2011 r.;
9. wzywa Komisję do poprawy wdrażania unijnej strategii na rzecz zrównoważonych i zasobooszczędnych systemów transportu drogowego i innych rodzajów transportu, do stopniowego odchodzenia od aktualnego systemu opartego na paliwach kopalnych oraz do stosowania nowych technologii i źródeł energii, takich jak wodór, energia elektryczna oraz sprężone powietrze;
10. 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;
11. domaga się, by Komisja poinformowała Parlament o wynikach tych dochodzeń na piśmie do dnia 31 marca 2016 r.;
12. domaga się, by w przypadkach wykrycia urządzeń ograniczających skuteczność działania władze państw członkowskich podjęły wszelkie niezbędne działania w celu zaradzenia sytuacji oraz zastosowały odpowiednie sankcje zgodnie z art. 30 dyrektywy 2007/46/WE oraz art. 10 rozporządzenia (WE) nr 715/2007;
13. 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 w dniu 15 lipca 2015 r., a w szczególności apel do Komisji i państw członkowskich o pilne zakończenie prac nad rozpatrywanym obecnie wnioskiem dotyczącym nowego rozporządzenia w sprawie badania emisji w rzeczywistych warunkach jazdy w odniesieniu do normy Euro 6;
14. nalega na Komisję, by niezwłocznie przyjęła i wdrożyła nowy cykl badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego oraz wdrożyła go w celach regulacyjnych; z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie w sprawie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe (sprawozdanie A. Dessa, 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 wymóg, by Komisja wprowadziła badanie 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 uwzględniały jedynie możliwą tolerancję przewidzianą dla procedury pomiaru emisji, która zostanie wprowadzona do 2017 r.; domaga się, by na tej podstawie państwa członkowskie i Komisja szybko osiągnęły porozumienie w sprawie ram dotyczących cyklu badań;
15. zwraca uwagę, że zgodnie z aktualnymi planami Komisji badania emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego byłyby przeprowadzane jedynie w przypadku emisji NO<sub>x</sub>; domaga się wprowadzenia tego rodzaju badań dla wszystkich substancji zanieczyszczających;
16. 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; wzywa Komisję do ujawnienia wszelkich odnośnych dokumentów Parlamentowi na równi z państwami członkowskimi, a w szczególności do opublikowania dokumentów przygotowawczych dla Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych, odnoszących się do przyjęcia nowego badania emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego;
17. podkreśla, że konieczne jest znaczne wzmocnienie obecnego unijnego systemu homologacji typu, w tym większa kontrola na szczeblu UE, zwłaszcza w odniesieniu do nadzoru rynku, koordynacji i systemu późniejszego monitorowania pojazdów sprzedawanych w Unii, uprawnienia do wezwania państw członkowskich do uruchomienia procedur kontroli w oparciu o dowody, a także możliwości przyjmowania odpowiednich środków w przypadku naruszeń prawa UE;
18. wzywa Komisję do zmiany obecnego systemu homologacji typu, aby zagwarantować jej – w stosownych przypadkach – możliwość niezależnej weryfikacji i ponownej oceny homologacji typu i certyfikatów wydawanych przez właściwe organy krajowe, a także zapewnić równe warunki działania w całej UE oraz możliwość skutecznego egzekwowania wdrażania przepisów unijnych i korygowania uchybień w środkach wykonawczych, bez zbędnego zwiększania obciążeń administracyjnych;

Wtorek, 27 października 2015 r.

19. apeluje zatem o rozważenie ustanowienia organu nadzoru na szczeblu UE;
20. uznaje za kwestię największej wagi, by Komisji i wszystkim właściwym organom państw członkowskich przysługiwało prawo ponownej oceny homologacji typu i certyfikatów zgodności, prawo żądania przeprowadzenia akcji przywoławczej, a także zaprzestania wprowadzania pojazdów na rynek, w przypadku gdy będą one posiadać dowody wskazujące na brak zgodności unijnych dopuszczalnych wartości emisji określonych w rozporządzeniu w sprawie norm emisji Euro 5 i Euro 6 lub dowody niedopełnienia jakichkolwiek innych wymagań przewidzianych przez system homologacji typu;
21. uważa, że w ramach zbliżającego się przeglądu dyrektywy ustanawiającej ramy dla homologacji typu należy rozważyć rozwinięcie i doprecyzowanie wymagań z zakresu zgodności produkcji, aby zadbać o to, by corocznym testom w ramach badań emisji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego poddawano wystarczająco dużą i reprezentatywną próbę nowych modeli losowo wybranych z linii produkcyjnych w celu weryfikacji ich zgodności z dopuszczalnymi w UE wartościami zanieczyszczeń oraz emisji CO<sub>2</sub>; 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, które pojazdy nie spełniają wymogów prawa unijnego, i ich naprawy;
22. apeluje do organów krajowych, aby nie tolerowały tak zwanej „optymalizacji badań pojazdów”, w ramach której powszechne 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;
23. podkreśla, że konsumenci muszą mieć możliwość dogodnego korzystania ze swoich praw zgodnie z dyrektywami 1999/44/WE, 2005/29/WE i 2011/83/UE;
24. wzywa Komisję, jako organ odpowiedzialny za konkurencję na wewnętrznym rynku UE, do zapewnienia – we współpracy z krajowymi organami nadzoru – równych warunków działania podmiotom konkurującym na tym rynku;
25. ponownie zwraca uwagę na konieczność pełnej i rzetelnej transpozycji oraz pełnego i gruntownego wdrożenia unijnych przepisów dotyczących funkcjonowania rynku wewnętrznego we wszystkich państwach członkowskich, a także wzywa europejskie i krajowe organy nadzoru rynku do energicznego zbadania wszystkich zarzutów oszustwa;
26. apeluje do Komisji o zagwarantowanie, by informacje udzielane konsumentom na mocy unijnej dyrektywy w sprawie oznakowania pojazdów (1999/94/WE) były prawidłowe, użyteczne i porównywalne; uważa, że oznakowania powinny opierać się na wartościach emisji i efektywności paliwowej odpowiadających rzeczywistym warunkom ruchu drogowego;
27. wyraża zaniepokojenie rozbieżnością wartości emisji CO<sub>2</sub> deklarowanych w oficjalnych wynikach badań a wartościami osiąganymi w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego; dlatego też domaga się szybkiego zawarcia porozumienia w sprawie korelacji światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich w kontekście uśrednionych celów w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub> obowiązujących flotę pojazdów, z należytym poszanowaniem zasady „porównywalnej rygorystyczności” i bez uwzględniania niesprawiedliwych mechanizmów elastyczności w obecnej procedurze testowej, aby nie osłabiać celu na rok 2021;
28. wzywa Komisję do uwzględnienia ujawnionych obecnie faktów przy formułowaniu nowych strategii politycznych w dziedzinie zrównoważonego transportu; zwraca się do Komisji o podjęcie dalszych działań mających na celu udoskonalenie 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, a także poprawę mobilności w miastach; nalega na Komisję, aby zwiększyła wysiłki na rzecz podjęcia środków zaproponowanych w białej księdze i zachęca państwa członkowskie do wsparcia jej w tym;
29. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządóm i parlamentom państw członkowskich.