

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 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”

[COM(2019) 208 final – 2019/0101 (COD)]

(2020/C 14/11)

Samodzielny sprawozdawca: **Jorge PEGADO LIZ**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 15.7.2019 Rada, 24.6.2019
Podstawa prawna	Art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	3.9.2019
Data przyjęcia na sesji plenarnej	25.9.2019
Sesja plenarna nr	546
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	107/1/1

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES odnotowuje, że miasta: Paryż, Bruksela i Madryt zaskarżyły do Sądu rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 ⁽¹⁾, co doprowadziło do uchylenia w części tego rozporządzenia przez Sąd 13 grudnia 2018 r.

1.2. EKES zauważa, że Sąd dał Komisji wystarczająco dużo czasu na skorygowanie domniemanych nieprawidłowości w rozporządzeniu bez uszczerbku dla normalnego funkcjonowania rynku – aż do lutego 2020 r., niezależnie od wniesionego przez Komisję odwołania.

1.3. EKES przypomina o rozmiarach Dieselgate, o czym wspomniał już w różnych opiniach, i ubolewa, że Komisja nie była w stanie przewidzieć wydarzeń i nie wdrożyła od samego początku skutecznych środków.

1.4. Nie umyka również uwadze, że mimo apeli ponawianych od ponad 20 lat przez EKES Unia nie mogła (lub nie chciała) wprowadzić skutecznego mechanizmu roszczeń zbiorowych w celu stawienia czoła takim sytuacjom jak obecna.

1.5. EKES uważa, że rozwiązanie zawarte w obecnym wniosku nie może się ograniczać do rozstrzygnięcia kwestii formalnej, lecz musi dać rzeczywistą satysfakcję stronom skarżącym.

1.6. Komitet ma wątpliwości, czy wniosek, przyznając uprawnienia Komisji w zakresie wydawania aktów delegowanych na zasadach w nim określonych, nie stawia pod znakiem zapytania nie tylko skuteczności prawodawstwa, ale również intencji ustawodawcy w momencie tworzenia tych aktów delegowanych. W świetle najnowszego porozumienia międzyinstytucjonalnego EKES sądzi, że powinien dokonać przeglądu swoich opinii w sprawie aktów pochodnych w nowej opinii z inicjatywy własnej.

1.7. EKES ma również nadzieję, że Komisja zadba o to, aby rozporządzenia (UE) 2017/1154 ⁽²⁾ (3. pakiet) i (UE) 2018/1832 ⁽³⁾ (4. pakiet) nie były objęte tą samą procedurą, którą ustanawia się obecnie.

1.8. Biorąc pod uwagę liczbę środków ustawodawczych przyjętych w tej dziedzinie (ok. 100), EKES zwraca się do Komisji, by zgodnie z zasadami programu lepszego stanowienia prawa rozważyła możliwość/potrzebę stworzenia zestawienia lub dokonania ujednoczenia w tym obszarze.

⁽¹⁾ Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 708.

⁽³⁾ Dz.U. L 301 z 27.11.2018, s. 1.

1.9. Komitet apeluje też do Komisji, by rozważyła jego szczegółowe propozycje przedstawione z myślą o przyspieszeniu procedur i zwiększeniu pewności prawa.

2. Skandal Dieselgate i dochodzenie roszczeń zbiorowych konsumentów

2.1. We wrześniu 2015 r. podano do publicznej wiadomości, że Grupa VW produkowała i sprzedawała pojazdy, do których wprowadziła aplikację informatyczną manipulującą testami laboratoryjnymi mającymi kontrolować emisje z pojazdów mechanicznych ⁽⁴⁾.

2.2. Volkswagen oszukał tym samym miliony konsumentów na całym świecie, którzy kupili te samochody, wierząc, że spełniają one określone przez prawo limity emisji zanieczyszczeń i mają bardziej zrównoważony wpływ na środowisko i zużycie paliwa. Spowodował także poważne szkody dla zdrowia konsumentów i ogólnie środowiska naturalnego.

2.3. Stwierdzono, że w wyniku manipulacji VW i w świetle wymogów dotyczących testów laboratoryjnych różnica między wartościami emisji w warunkach testowych a emisjami w rzeczywistości odpowiadała wzrostowi o 10 do 40 razy w odniesieniu do tlenu azotu.

2.4. Firma przyznała, że oprogramowanie zostało zainstalowane w ok. 11 mln samochodów z silnikami Diesla na całym świecie. W wyniku tego skandalu Komisja Europejska i niektóre państwa członkowskie wszczęły postępowania o charakterze administracyjnym i karnym w celu ukarania Volkswagena za jego działania.

2.5. EKES przypomina, że miliony konsumentów nie otrzymały odpowiedniego odszkodowania za poniesione straty. Nie ma również informacji na temat skutków akcji kontrolnych przeprowadzanych przez władze państw członkowskich ani na temat procedur wycofania samochodów przez VW, w tym w odniesieniu do skutków, jakie przywrócenie zgodności będzie miało dla ewentualnych późniejszych wyników pojazdów.

2.6. Różnorakie organizacje ochrony konsumentów i środowiska na poziomie europejskim skorzystały z mechanizmów dochodzenia roszczeń zbiorowych i wszczęły postępowanie przeciwko Volkswagenowi i Seatowi, lecz jedynie na szczeblu krajowym i przy wykorzystaniu rozbieżnych procedur sądowych.

2.7. Bez względu na te działania wielu konsumentów być może nigdy nie otrzyma rekompensaty za poniesione straty, gdyż nie istnieje europejski mechanizm dochodzenia roszczeń zbiorowych. Ponadto niedawny wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie powództw przedstawicielskich w celu ochrony zbiorowych interesów konsumentów ⁽⁵⁾ w niewystarczającym stopniu odpowiada na potrzebę skutecznej rekompensaty dla konsumentów. Tymczasem w tym konkretnym przypadku miałyby to fundamentalne znaczenie, gdyż pozwoliłoby na powetowanie strat poniesionych przez konsumentów, którzy z braku odpowiedniego mechanizmu są całkowicie zależni od środków i decyzji podejmowanych w państwach członkowskich. Należy zatem mieć nadzieję, że trwające obecnie negocjacje z PE i Radą zakończą się wkrótce sukcesem i doprowadzą do zmiany wniosku.

3. Środki Komisji Europejskiej i opinie EKES-u

3.1. W obliczu skandalu instytucje UE próbowały zaradzić tej sytuacji, naprawić ją i położyć jej kres ⁽⁶⁾.

3.2. W następstwie prac komisji śledczej PE ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (EMIS), które trwały od 17 grudnia 2015 r. do 2 marca 2017 r. ⁽⁷⁾, wśród najbardziej znanych środków przyjętych przez Komisję zwraca się uwagę na procedurę badania RDE (emisje w rzeczywistych warunkach jazdy) ⁽⁸⁾, ustanowioną i opracowaną na mocy rozporządzeń Komisji (UE) 2016/427 ⁽⁹⁾ (1. pakiet), (UE) 2016/646 ⁽¹⁰⁾ (2. pakiet), (UE) 2017/1154 ⁽¹¹⁾ (3. pakiet) i (UE) 2018/1832 ⁽¹²⁾ (4. pakiet).

⁽⁴⁾ Próby te zostały przeprowadzone przez amerykańską Agencję Ochrony Środowiska i doprowadziły do przyznania przez VW, że w pojazdach zainstalowano urządzenie manipulujące, które wykrywało za pomocą specjalnego oprogramowania komputerowego, kiedy pojazd będzie testowany pod kątem emisji zanieczyszczeń.

⁽⁵⁾ COM(2018) 184 final – 2018/0089 (COD); opinia EKES-u: Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 66.

⁽⁶⁾ Zob. wykaz środków legislacyjnych: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motor-vehicles-trailers_pl.

⁽⁷⁾ Sprawozdanie PE A8-0049/2017, w którym stwierdzono, że „Komisja nie wykazała woli politycznej i wystarczającej woli podjęcia działań zależnie od stopnia wysokich emisji NOx oraz priorytetowego potraktowania kwestii ochrony zdrowia publicznego w tej dziedzinie”, a w szczególności „nie wykorzystwała wszystkich możliwych środków, którymi dysponuje, na poziomie Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych i grupy roboczej ds. emisji zanieczyszczeń z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych, aby przyspieszyć proces podejmowania decyzji i zapewnić terminowe dostosowanie testów homologacji typu w celu uwzględnienia rzeczywistych warunków użytkowania zgodnie z wymogami art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007”.

⁽⁸⁾ Procedura ta ma na celu lepsze odzwierciedlenie faktycznych emisji i zmniejszenie rozbieżności między emisjami mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy a poziomem emisji w laboratorium; do pomiaru emisji w rzeczywistych warunkach jazdy wykorzystuje się przenośne pokładowe analizatory emisji.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 82 z 31.3.2016, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 708.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 301 z 27.11.2018, s. 1.

3.3. EKES miał możliwość – szczególnie od 2006 r. – wypowiedzenia się na temat emisji gazów, w tym pyłu zawieszzonego (PM), tlenków azotu (NOx), tlenku węgla (CO) i węglowodorów (HC). Podkreślił pewne braki w kolejno proponowanych systemach oraz zalecił bardziej wiarygodne środki pomiaru⁽¹³⁾.

3.4. Niemniej jeśli chodzi o rozporządzenia wspomniane w punkcie 3.2, EKES nie został poproszony o sporządzenie opinii, gdyż nie jest to obligatoryjne dla aktów o takim charakterze, przyjmowanych przez Komisję na podstawie art. 296 i 297 TFUE (odwrotnie niż np. w przypadku art. 38, 46, 95, 113, 115, 164, 166, 169, 177, 182, 188, 192, 194, 203, 336 oraz szczególnie art. 304 TFUE).

3.5. Jednak 26 czerwca 2016 r. miasto Paryż (sprawa T-339/16), 29 czerwca 2016 r. miasto Bruksela (sprawa T-352/16) i 19 lipca 2016 r. miasto Madryt (sprawa T-391/16) wniosły na podstawie art. 263 TFUE sprawę przeciwko Komisji, **żądając unieważnienia rozporządzenia (UE) 2016/646 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 692/2008** w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6), ponieważ ich zdaniem doszło do: sytuacji braku kompetencji w związku z niewłaściwym zastosowaniem przez Komisję procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą zamiast zwykłej procedury ustawodawczej; pogwałcenia istotnego wymogu formalnego poprzez zmianę zasadniczego elementu aktu podstawowego i tym samym nieprzestrzeganie wymogów przewidzianych do jego przyjęcia; pogwałcenia przepisów prawa pierwotnego i prawa wtórnego oraz ogólnych zasad prawnych UE (art. 3, 11, 114 ust. 3 i 191 TFUE i art. 35 i 37 Karty praw podstawowych, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE⁽¹⁴⁾, art. 4 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁵⁾ oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008⁽¹⁶⁾); a także do nadużycia uprawnień wobec faktu, że zamysł Komisji polegający na zwiększeniu limitu emisji NOx nie jest zgodny z postanowieniami prawa UE ani z celami deklarowanymi przez samą Komisję oraz nie odpowiada prawu wspólnotowemu.

3.6. W wyroku z dnia 13 grudnia 2018 r. Sąd postanowił połączyć trzy sprawy i **podjąć następujące działania:**

— „Stwierdza się nieważność pkt 2 załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6), w zakresie w jakim przepis ten określa w ppkt 2.1.1 i 2.1.2 załącznika IIIA do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 wartość ostatecznego współczynnika zgodności CF pollutant oraz wartość tymczasowego współczynnika zgodności CF pollutant odnoszącego się do masy tlenków azotu”.

— „Skutki przepisu, którego nieważność została stwierdzona na mocy pkt 1 sentencji, zostają utrzymane w mocy do czasu przyjęcia w rozsądnym terminie nowych aktów prawnych zastępujących ten przepis, który to okres nie może przekroczyć dwunastu miesięcy od dnia uprawomocnienia się niniejszego wyroku”.

4. Wniosek Komisji

4.1. Uzasadnienie i podstawy wniosku

4.1.1. W maju 2017 r. Komisja Europejska przedstawiła szereg środków mających na celu modernizację europejskiego transportu i mobilności, obejmujących m.in. zmniejszenie emisji CO₂, zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych, a także zniesienie obciążeń biurokratycznych spoczywających na przedsiębiorstwach.

4.1.2. Już w 2007 r. przyjęto rozporządzenie (WE) nr 715/2007 ustanawiające przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6). Nowe pojazdy lekkie musiały spełniać określone limity emisji.

4.1.3. W wyniku afery Dieselgate Komisja przeprowadziła szczegółową analizę procedur badawczych i wymogów dotyczących homologacji typu oraz stwierdziła, że poziom emisji pochodzących z rzeczywistego ruchu drogowego pojazdów Euro 5 i Euro 6 znacznie przekracza wartości emisji zmierzone w określonym w przepisach nowym europejskim cyklu jezdnym, w szczególności w odniesieniu do emisji NOx z pojazdów napędzanych olejem napędowym.

4.1.4. Komisja uznała za konieczne ustalenie ilościowych wymogów RDE w celu ograniczenia emisji spalin we wszystkich normalnych warunkach użytkowania zgodnie z dopuszczalnymi poziomami emisji ustanowionymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007, co doprowadziło do przyjęcia rozporządzenia (UE) 2016/646 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 692/2008 i zmiany w drodze procedury komitetowej wartości współczynników zgodności wynikających ze średnich emisji mierzonych w badaniach.

⁽¹³⁾ Zob. zwłaszcza Dz.U. C 311 z 12.9.2014, s. 55; Dz.U. C 251 z 31.7.2015, s. 31; Dz.U. C 227 z 28.6.2018, s. 52; Dz.U. C 367 z 10.10.2018, s. 32 i Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 95.

⁽¹⁴⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

4.1.5. Zmiana ta, odpowiadająca drugiemu etapowi procedury RDE, wprowadziła wymóg obowiązkowych pomiarów emisji NO_x dla nowych typów pojazdów od września 2017 r. i dla wszystkich pojazdów od września 2019 r., co zostało przyjęte przez PE i Radę⁽¹⁷⁾.

4.1.6. W grudniu 2018 r., po wniesieniu sprawy przez Paryż, Madryt i Brukselę, Sąd stwierdził nieważność niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2016/646, m.in. ze względu na to, że tzw. „współczynniki zgodności” **nie powinny być zostać przyjęte w ramach procedury komitetowej, lecz zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą**. Unieważnienie miało charakter częściowy i nie miało wpływu na nadal obowiązującą procedurę testowania pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy.

4.1.7. Jednakże Sąd odłożył do lutego 2020 r. wejście w życie tego częściowego stwierdzenia nieważności, aby umożliwić Komisji wykonanie wyroku.

4.2. Treść i cel wniosku

4.2.1. Aby uniknąć nadmiernych obciążeń dla producentów, którzy już zaprojektowali swoje pojazdy w ramach przyjętej wcześniej procedury RDE, Komisja przedstawiła obecny wniosek ustawodawczy, którego celem jest:

— **przywrócenie poprzednio przyjętych współczynników zgodności,**

— **upoważnienie Komisji do corocznej korekty w dół czynników zgodności** określonych przez prawodawcę w celu odzwierciedlenia postępów w zakresie dokładności przenośnego sprzętu pomiarowego.

4.2.2. Komisja argumentuje, że Sąd w wyroku stwierdzającym nieważność nie kwestionował technicznej zasadności czynników zgodności. W związku z tym i z uwagi na fakt, że nadal występuje rozbieżność między wartościami emisji mierzonymi w rzeczywistych warunkach jazdy a testami w laboratorium, proponuje się współczynniki zgodności i tym samym zmienia rozporządzenie (WE) nr 715/2007.

4.2.3. Kryteria zgodności należy wprowadzić w dwóch etapach: **na pierwszym etapie** zastosowanie powinien mieć tymczasowy współczynnik zgodności, **na drugim** zaś należy stosować jedynie **ostateczny współczynnik zgodności**. Komisja powinna dokonywać przeglądu ostatecznych współczynników zgodności w świetle postępu technicznego.

4.2.4. Ponadto **Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych** zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do szczegółowych przepisów dotyczących szczególnych procedur, testów i wymogów dotyczących homologacji typu. Przekazanie obejmuje także uzupełnienie rozporządzenia (WE) nr 715/2007 o takie zmienione przepisy, jak również cykle badań stosowanych do pomiaru emisji. Wniosek przewiduje również możliwość zmiany rozporządzenia w celu dokonania obniżenia ostatecznych współczynników zgodności oraz ponownego ustalenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych i wprowadzenia wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych.

4.2.5. Producenci muszą wykazać, że wszystkie nowe pojazdy sprzedawane, rejestrowane lub wprowadzane do obrotu w Unii Europejskiej są zgodne z ustalonymi limitami.

4.2.6. Jeszcze przed złożeniem wniosku **Komisja odwołała się od decyzji Sądu do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej**, uznając, że poprzednie rozporządzenie nie miało wpływu na istotne elementy, a mianowicie na określone współczynniki zgodności, lecz jedynie na kryterium ich pomiaru.

5. Uwagi ogólne

5.1. Rola i kompetencje EKES-u nie upoważniają go do ingerowania w prawny spór między instytucjami UE, zwłaszcza gdy sprawa jest przedmiotem postępowania przed TSUE. Niemniej zadaniem Komitetu jest przedstawienie uwag na temat ram wybranych dla wniosku Komisji i tego, w jakim stopniu gwarantuje on wypełnienie wyznaczonych celów.

5.2. Prawdą jest, że omawiany wniosek koryguje wady formalne w zakresie braku kompetencji i w zakresie naruszenia różnych przepisów prawa pierwotnego spowodowane niewłaściwym zastosowaniem niezgodnego z prawem postępowania.

⁽¹⁷⁾ Zob. dokument analityczny Trybunału Obrachunkowego z lutego 2019 „**Działania podjęte przez UE w odpowiedzi na aferę Dieselgate**”, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_PL.pdf.

5.3. Jeśli chodzi o aspekty merytoryczne, EKES ma wątpliwości, czy rozwiązanie polegające na powierzeniu Komisji uprawnień do **przyjmowania aktów delegowanych w dziedzinach, w których Sąd uznał, że jedynie prawodawca może zmienić istotne elementy** – elementy, które Komisja wydaje się chcieć przejąć dla siebie – jest zgodne z prawnie określonym celem aktów delegowanych, o czym już EKES wspominał w swoich opiniach w sprawie aktów delegowanych ⁽¹⁸⁾.

5.4. EKES z zadowoleniem przyjmuje utrzymanie w mocy tymczasowych wymogów dotyczących wdrożenia wniosku, które nadal obejmują nowe typy pojazdów od 1 września 2017 r. i mają zastosowanie do nowych pojazdów od 1 września 2019 r.

5.5. Niemniej kwestionuje skuteczność prawną środków z uwagi na brak pewności w odniesieniu do tej procedury ustawodawczej. Może to podważyć wejście w życie tego środka we wrześniu. Nie należy także zapominać o pytaniach związanych z jego mocą wsteczną.

5.6. Sytuacja jeszcze bardziej się komplikuje z uwagi na odroczenie na czas nieokreślony ostatecznej decyzji w sprawie wniesionej do Sądu. Można także zakwestionować konieczność przyjęcia obecnego wniosku, niezależnie od tego, czy decyzja TSUE będzie korzystna dla Komisji czy nie.

5.7. Jedynym uzasadnieniem wniosku jest próba zapewnienia bezpieczeństwa i pewności prawa producentom, którzy tym samym będą mogli ewentualnie kontynuować wytwarzanie pojazdów. Nie eliminuje to jednak skutków, jakie decyzja TSUE mogłaby mieć dla czasu obowiązywania wniosku, co negatywnie wpływa na zamówienia i na zaopatrzenie w części.

5.8. W każdym razie EKES podkreśla, że badania RDE opublikowane już na oficjalnych stronach ⁽¹⁹⁾ muszą być dostępne dla konsumentów, tak by mogli oni łączyć te informacje z informacjami na temat efektywności środowiskowej pojazdów wynikającej z dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁰⁾. Włączenie tych informacji mogłoby pomóc konsumentom w dokonywaniu wyborów w zależności od wpływu nabywanych pojazdów na środowisko.

5.9. EKES oczekuje również, że Komisja będzie w stanie zapewnić zgodność wniosku z różnymi aktami w sprawie RDE, biorąc pod uwagę, że odnosi się on do drugiego pakietu, a zatem nie kwestionuje dwóch kolejnych aktów prawnych, które obejmują uwzględnianie liczby cząstek stałych w badaniach, udoskonalenie metod badań (3. akt RDE) oraz możliwość przeprowadzania niezależnych badań przez podmioty trzecie w zakresie kontroli pojazdów już dopuszczonych do ruchu (4. akt RDE).

5.10. Bez uszczerbku dla szczególnego charakteru wniosku EKES wzywa Komisję do uwzględnienia praktyk stosowanych w krajach poza obszarem europejskim, w szczególności doświadczenia USA przede wszystkim w odniesieniu do kryteriów zgodności i kar za nieprzestrzeganie przepisów przez producentów ⁽²¹⁾.

5.11. Komitet uznaje, że skandal związany z aferą Dieselgate nie tylko uwidoczniał szereg wad w zakresie emisji NOx, ale pokazał również, że miliony konsumentów nabyły pojazdy, które nie są zgodne z przekazanymi informacjami, a zdecydowana większość konsumentów nie otrzymała jeszcze indywidualnych rekompensat za poniesione szkody.

5.12. Komisja powinna zapewnić pełną rekompensatę za straty poniesione przez wszystkie poszkodowane strony lub co najmniej wprowadzić europejski mechanizm dochodzenia roszczeń zbiorowych, który musi być skuteczny, użyteczny i szybki oraz musi obejmować rekompensatę dla konsumentów za szkody związane ze stanem środowiska, co nie ma miejsca w przypadku mechanizmu przewidzianego we wniosku dotyczącym dyrektywy w sprawie powództw przedstawicielskich.

6. Uwagi szczegółowe

6.1. Art. 1 ust. 3

6.1.1. EKES uważa, że współczynniki zgodności określone w załączniku I tabela 2a mogą nadal być za mało ambitne, aby zapewnić zmniejszenie emisji NOx, biorąc pod uwagę dowody naukowe i fakt, że zaproponowane w 2018 r. współczynniki są dziś dość konserwatywne.

6.1.2. Podkreśla ponadto, jak ważne jest, by współczynniki te były oceniane regularnie, nie rzadziej niż co roku, tak aby uwzględnić rozwój technologiczny.

⁽¹⁸⁾ Dz.U. C 67 z 6.3.2014, s. 104; Dz.U. C 13 z 15.1.2016, s. 145; Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 29; Dz.U. C 345 z 13.10.2017, s. 67.

⁽¹⁹⁾ Zob. <https://www.acea.be/publications/article/access-to-euro-6-rde-monitoring-data>.

⁽²⁰⁾ Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.

⁽²¹⁾ Obecnie art. 85 nowego rozporządzenia (UE) 2018/858 pozwala Komisji nałożyć na producentów grzywny w wysokości do 30 tys. EUR na pojazd.

6.2. Art. 1 ust. 4

6.2.1. Komitet zgadza się z treścią artykułu: „Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia”, jednak podkreśla, że informacje te muszą być udostępniane konsumentom w momencie zakupu oraz obowiązkowo monitorowane przez organy administracyjne.

6.2.2. EKES zaleca, by definicja terminu „normalne użytkowanie” została uzgodniona prawnie, a nie subiektywnie przez Komisję, zważywszy na fakt, że chodzi tu o wymóg zgodności, oraz w celu uniknięcia niepewności co do interpretacji tego terminu ⁽²²⁾.

6.3. Art. 1 ust. 5

6.3.1. EKES uważa, że sześciomiesięczny termin na dostarczenie przez producenta informacji dotyczących zgodności wydaje się zbyt długi, biorąc pod uwagę ochronę środowiska naturalnego w tym sektorze, i w związku z tym sugeruje, by nie przekraczał on 3 miesięcy.

Bruksela, dnia 25 września 2019 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽²²⁾ Zob. odpowiedź komisarz Elżbiety Bieńkowskiej na pytanie poselskie (pytanie nr P-006693-16): http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2016-006693-ASW_EN.html.