

Quinta-feira, 28 de março de 2019

P8\_TA(2019)0329

## **Desenvolvimentos recentes sobre o escândalo «Dieselgate»**

### **Resolução do Parlamento Europeu, de 28 de março de 2019, sobre os desenvolvimentos recentes sobre o escândalo «dieselgate» (2019/2670(RSP))**

(2021/C 108/11)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o artigo 226.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE),
- Tendo em conta a Decisão 95/167/CE, Euratom, CECA do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão, de 19 de abril de 1995, relativa às formas de exercício do direito de inquérito do Parlamento Europeu <sup>(1)</sup>,
- Tendo em conta a sua Decisão (UE) 2016/34, de 17 de dezembro de 2015, referente à criação, às atribuições, à composição numérica e à duração do mandato da Comissão de Inquérito sobre a Medição das Emissões no Sector Automóvel <sup>(2)</sup>,
- Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos <sup>(3)</sup>,
- Tendo em conta a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos <sup>(4)</sup>,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE <sup>(5)</sup>,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) <sup>(6)</sup>,
- Tendo em conta a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa <sup>(7)</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 27 de outubro de 2015, sobre a medição das emissões no setor automóvel <sup>(8)</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 13 de setembro de 2016, sobre o inquérito à medição das emissões no setor automóvel <sup>(9)</sup> (com base no relatório intercalar da Comissão de Inquérito sobre a Medição das Emissões no Sector Automóvel),
- Tendo em conta o relatório final da Comissão de Inquérito sobre a Medição das Emissões no Sector Automóvel, de 2 de março de 2017,

<sup>(1)</sup> JO L 113 de 19.5.1995, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 10 de 15.1.2016, p. 13.

<sup>(3)</sup> JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 151 de 14.6.2018, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 109 de 26.4.2016, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

<sup>(8)</sup> JO C 355 de 20.10.2017, p. 11.

<sup>(9)</sup> JO C 204 de 13.6.2018, p. 21.

Quinta-feira, 28 de março de 2019

- Tendo em conta a sua recomendação, de 4 de abril de 2017, à Comissão e ao Conselho, na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel <sup>(1)</sup>,
  - Tendo em conta o documento de informação do Tribunal de Contas Europeu, de 7 de fevereiro de 2019, sobre a resposta da UE ao escândalo «Dieselgate»,
  - Tendo em conta o acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), de 13 de dezembro de 2018, nos processos apensos T-339/16, T-352/16 e T-391/16 <sup>(2)</sup>,
  - Tendo em conta a recomendação do Provedor de Justiça Europeu no processo 1275/2018/EWM,
  - Tendo em conta a sua resolução, de 13 de março de 2019, sobre Uma Europa que protege: ar limpo para todos <sup>(3)</sup>,
  - Tendo em conta o artigo 123.º, n.º 2, do seu Regimento,
- A. Considerando que o Parlamento solicitou à Comissão um relatório abrangente sobre as medidas tomadas pela Comissão e pelos Estados-Membros relativamente às conclusões e recomendações da Comissão de Inquérito sobre a medição das emissões no sector automóvel (a seguir designada «Comissão EMIS»);
- B. Considerando que, em 18 de outubro de 2018, Elżbieta Bienkowska, Comissária do Mercado Interno, Indústria, Empreendedorismo e PME, enviou ao antigo presidente da Comissão EMIS uma carta que continha um quadro de medidas de seguimento tomadas pela Comissão em resposta ao pedido de um relatório abrangente sobre as medidas tomadas pela Comissão e pelos Estados-Membros relativamente às conclusões e recomendações da Comissão EMIS;
- C. Considerando que o quadro anexo à dita carta apenas visou abordar as questões levantadas nas recomendações e não as conclusões da Comissão EMIS, nomeadamente no que diz respeito aos casos de má administração e violação do direito da UE; que a Comissária Bienkowska sublinhou várias vezes no quadro que certas questões abordadas nas recomendações não são da sua competência;
- D. Considerando que, em 12 de outubro de 2018, o Provedor de Justiça Europeu confirmou a queixa apresentada por um deputado ao Parlamento Europeu e considerou que a recusa da Comissão em conceder acesso público a todas as posições dos representantes dos Estados-Membros em matéria de informação ambiental constituía um caso de má administração;
- E. Considerando que este comportamento obstrutivo por parte da Comissão conduziu a um abrandamento significativo do trabalho da Comissão EMIS e, entre outros efeitos negativos, reduziu a quantidade de informação à disposição dos deputados no momento de questionar os representantes da Comissão nas audições;
- F. Considerando que, em 13 de dezembro de 2018, o Tribunal Geral da União Europeia decidiu apoiar as ações intentadas pelas cidades de Paris, Bruxelas e Madrid (acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia nos processos apensos T-339/16, T-352/16 e T-391/16), e anulou parcialmente o Regulamento (UE) n.º 2016/646 da Comissão, que fixava limites de emissões de azoto excessivamente elevados para os ensaios de veículos ligeiros de passageiros e comerciais novos;
- G. Considerando que, em 22 de fevereiro de 2019, a Comissão decidiu recorrer deste acórdão, o que pode atrasar o prazo estabelecido pelo Tribunal até ao qual podem permanecer em vigor os denominados «fatores de conformidade»;

<sup>(1)</sup> JO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

<sup>(2)</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça, de 13 de dezembro de 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid v Commission*, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

<sup>(3)</sup> Textos Aprovados, P8\_TA(2019)0186.

**Quinta-feira, 28 de março de 2019**

- H. Considerando que, em 6 de dezembro de 2016, a Comissão decidiu instaurar processos por infração contra sete Estados-Membros, nomeadamente a República Checa, a Alemanha, a Grécia, a Lituânia, o Luxemburgo, a Espanha e o Reino Unido, por não terem criado sistemas de sanções para dissuadir os fabricantes de automóveis de infringirem a legislação relativa às emissões de veículos automóveis ou de não imporem essas sanções no caso do grupo Volkswagen;
- I. Considerando que, em 17 de maio de 2017, a Comissão iniciou um novo processo por infração relativo às estratégias de controlo das emissões utilizadas pelo grupo Fiat Chrysler Automobiles (FCA) e ao incumprimento, por parte da Itália, das suas obrigações de adotar medidas corretivas e impor sanções ao referido fabricante;
- J. Considerando que, apesar de estes procedimentos (ainda em curso contra a Alemanha, a Itália, o Luxemburgo e o Reino Unido) terem sido iniciados há mais de dois anos, a Comissão ainda não passou da fase de busca de mais informações prestadas pelos Estados-Membros com base em notificações formais adicionais;
- K. Considerando que alguns Estados-Membros parecem não cooperar sinceramente com a Comissão a este respeito;
- L. Considerando que, num comunicado de imprensa emitido em 16 de outubro de 2018 sobre o programa de trabalho do Tribunal de Contas Europeu (TCE) relativo a 2019, o Presidente do TCE, Klaus-Heiner Lehne, anunciou que o TCE analisaria a abordagem da UE à medição das emissões dos veículos, a fim de determinar se a UE estava a cumprir o que prometera.
- M. Considerando que o documento de informação do TCE, de 7 de fevereiro de 2019, sobre a resposta da UE ao escândalo «Dieselgate» indicou que ainda circulam nas estradas um elevado número de veículos altamente poluentes e observou que as atuais recolhas de veículos tiveram um impacto limitado nas emissões de NOx, tal como tiveram as atualizações de programas informáticos iniciadas nesse sentido;
- N. Considerando que a Alemanha exige que os fabricantes de automóveis alemães ofereçam aos proprietários de automóveis um programa de intercâmbio ou o retroapetrechamento de equipamento informático com um sistema de redução catalítica seletiva (SCR);
- O. Considerando que o parque de veículos a gasóleo altamente poluentes permanece uma questão por resolver, uma vez que continuarão a afetar negativamente a qualidade do ar ao longo de muitos anos se a Comissão e os Estados-Membros não tomarem medidas coordenadas para reduzir as emissões desses veículos, particularmente nas zonas para onde são exportados em grande número;
- P. Considerando que, de acordo com as informações transmitidas à Comissão pelos Estados-Membros, as campanhas de recolha realizadas nos Estados-Membros apenas dizem respeito a um número limitado de automóveis das seguintes marcas: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel e Suzuki;
- Q. Considerando que várias organizações não governamentais e os meios de comunicação social comunicaram que modelos de diversas outras marcas apresentam um comportamento suspeito em matéria de emissões ou ultrapassam os limites de poluição previstos na legislação da UE;
- R. Considerando que alguns Estados-Membros, nomeadamente a Bulgária, a Hungria, a Irlanda, a Eslovénia e a Suécia, ainda não enviaram à Comissão quaisquer informações sobre as suas campanhas de recolha;
- S. Considerando que a resposta da Comissão ao escândalo «Dieselgate» incluiu não só a revisão da Diretiva 2007/46/CE, mas também uma proposta de diretiva relativa a ações coletivas para proteger os interesses coletivos dos consumidores (COM(2018)0184); que tal legislação vinculativa é fundamental para garantir que os consumidores tenham direitos claros e possam empreender ações coletivas significativas, tendo em conta, sobretudo, que a recomendação de 2013 relativa às ações coletivas não foi praticamente aplicada na maioria dos Estados-Membros; que, nos Estados Unidos, onde o sistema de ações coletivas está bem desenvolvido, as vítimas do «Dieselgate» receberam entre 5 000 e 10 000 dólares de compensações do grupo Volkswagen sob a forma de pagamento de indemnizações, enquanto os consumidores da UE ainda estão à espera de uma compensação adequada; que este dossiê é um dos muitos que se encontram bloqueados no Conselho;

Quinta-feira, 28 de março de 2019

- T. Considerando que o Presidente Juncker propôs a revisão do Regulamento (UE) n.º 182/2011, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão <sup>(1)</sup>, a fim de obrigar os Estados-Membros a serem mais transparentes em relação às posições que adotam ao nível das comissões; que um procedimento mais transparente na adoção do ensaio de emissões em condições reais de condução (RDE) teria impedido os Estados-Membros de atrasarem indevidamente o procedimento, como explicam as conclusões da Comissão EMIS; que este dossiê é também um dos muitos que se encontram bloqueados no Conselho;
- U. Considerando que, na sequência de uma investigação do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF), o Banco Europeu de Investimento e a Volkswagen AG chegaram a acordo sobre uma parte de um subprojeto de um empréstimo de 400 milhões de euros concedido em 2009 e reembolsado na íntegra no prazo previsto, em fevereiro de 2014;
- V. Considerando que, segundo este acordo, o Banco Europeu de Investimento concluirá a sua investigação e a Volkswagen AG, por sua vez, não participará voluntariamente em quaisquer projetos do Banco Europeu de Investimento durante um período de exclusão de 18 meses;

### **Responsabilidades da Comissão**

1. Recorda que, nos termos do artigo 17.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia, «a Comissão, enquanto colégio, é responsável perante o Parlamento Europeu»; lamenta, portanto, que a Comissão, enquanto colégio, não tenha apresentado ao parlamento um relatório abrangente sobre as conclusões e as recomendações da Comissão EMIS;
2. Deplora o facto de a carta enviada por Elżbieta Bieńkowska, Comissária do Mercado Interno, Indústria, Empreendedorismo e PME, ao antigo presidente da Comissão EMIS ser insuficiente, já que nem todas as questões são da competência da Comissária, como é afirmado na carta, e que não aborda as conclusões da Comissão EMIS;
3. Insta a Comissão a enviar sem demora ao Parlamento um relatório abrangente, aprovado pela totalidade do colégio, tal como solicitado pelo Parlamento na sua resolução, que aborde não só as recomendações, mas também o núcleo da investigação do inquérito parlamentar, ou seja, as conclusões da Comissão EMIS, sobretudo no que se refere aos casos de má administração e de violação do direito da UE; considera que a Comissão deve retirar conclusões políticas claras com base nas conclusões da comissão EMIS;
4. Observa que a recomendação do Provedor de Justiça confirma que a Comissão obstruiu significativamente o trabalho de uma comissão parlamentar de inquérito oficial; considera que a Comissão deve retirar conclusões políticas claras deste fracasso;
5. Insta a Comissão a conceder o acesso às atas das reuniões dos comités técnicos em geral, assim como do seu Comité Técnico dos Veículos a Motor, em particular;
6. Insta a Comissão a publicar orientações sobre a recolha de veículos, indicando em pormenor de que forma os veículos recolhidos devem cumprir os regulamentos da UE relevantes, nomeadamente mediante o retroapetrechamento de equipamento informático sempre que as atualizações de programas informáticos não garantam a conformidade com os limites de emissões;
7. Exorta a Comissão a incluir nas orientações medidas destinadas a garantir que os veículos altamente poluentes não permaneçam em circulação no mercado de segunda mão, incluindo noutros Estados-Membros e em países terceiros;
8. Solicita à Comissão que acompanhe a elaboração e a aplicação das atividades de fiscalização do mercado pelos Estados-Membros, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858;

---

<sup>(1)</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

**Quinta-feira, 28 de março de 2019**

9. Insta a Comissão a prosseguir os trabalhos da primeira fase dos processos por infração contra a Alemanha, o Luxemburgo, o Reino Unido e a Itália, dado que esses processos foram encetados há mais de dois anos, assim como a emitir pareceres fundamentados;
10. Congratula-se com o acórdão do TJUE, de 13 de dezembro de 2018, que concluiu que a Comissão não tinha competência para alterar, no âmbito do segundo pacote RDE, os limites de emissões de NOx fixados pela norma Euro 6; observa que o TJUE também concluiu que a Comissão não apresentou uma explicação técnica suficiente para a necessidade de ajustar os limites das emissões de NOx com a introdução de fatores de conformidade; considera que os limites de emissão de NOx fixados pela norma Euro 6 devem ser cumpridos em condições normais de utilização e que a responsabilidade da Comissão consiste em conceber ensaios RDE que reflitam as emissões em condições de utilização reais;
11. Lamenta a decisão da Comissão de recorrer do acórdão do TJUE nos processos T-339/16, T-352/16 e T-391/16 e solicita à Comissão que revogue a sua decisão à luz dos recentes acontecimentos;
12. Solicita à Comissão que informe o Parlamento se a decisão de recorrer atrasar o prazo estabelecido pelo TJUE até ao qual podem permanecer em vigor os denominados «fatores de conformidade»;
13. Insta a Comissão a respeitar os limites de emissões atualmente em vigor, estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007, que devem ser respeitados em condições reais de condução, de acordo com o referido regulamento, e a não introduzir quaisquer novos coeficientes de correção (ou seja, fatores de conformidade) que tornem estes limites legais menos rigorosos;
14. Lamenta que o relatório do OLAF, elaborado na sequência da investigação do OLAF no caso do empréstimo do BEI «Antrieb RD1» concedido à Volkswagen AG, nunca tenha sido publicado; lamenta também as fracas medidas tomadas pelo BEI;

**Responsabilidades dos Estados-Membros**

15. Exorta os Estados-Membros a fornecerem, sem demora, todas as informações exigidas pela Comissão para elaborar um relatório sobre as medidas tomadas pela Comissão e pelos Estados-Membros no que se refere às conclusões e às recomendações da Comissão EMIS;
16. Lamenta a existência de diversas abordagens e a falta de coordenação dos Estados-Membros na recolha de veículos e na oferta de programas de intercâmbio; considera que esta diversidade de abordagens prejudica os interesses dos consumidores, a proteção do ambiente, a saúde dos cidadãos e o funcionamento do mercado interno;
17. Solicita aos Estados-Membros que tomem urgentemente as medidas necessárias para recolher ou retirar do mercado o elevado número de veículos altamente poluentes e que cooperem plenamente com a Comissão numa abordagem comum para as ações de recolha com base nas orientações da Comissão;
18. Lamenta que o programa de intercâmbio e os requisitos de retroapetrechamento de equipamento informático para os fabricantes de automóveis alemães na Alemanha não sejam aplicados fora da Alemanha nem a outros fabricantes de automóveis na União;
19. Insta os Estados-Membros e os fabricantes de automóveis a coordenarem o retroapetrechamento obrigatório de equipamento informático para veículos a gasóleo não conformes, incluindo o retroapetrechamento de equipamento informático de SCR para reduzir as emissões de dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>) e tornar mais limpa a frota existente; considera que o custo destas adaptações deve ser suportado pelo fabricante de automóveis responsável;
20. Solicita aos Estados-Membros que ainda não forneceram à Comissão informações sobre as suas campanhas de recolha, que o façam sem demora;
21. Solicita aos Estados-Membros que assegurem a eficácia das atividades de fiscalização do mercado e realizem ensaios com os veículos em circulação para além dos parâmetros RDE, a fim de garantir que os fabricantes não otimizem os veículos para esses ensaios RDE utilizando as suas próprias instalações, como sugerido no documento de informação do TCE;
22. Solicita aos Estados-Membros envolvidos nos processos por infração pertinentes que cooperem plenamente com a Comissão e lhe prestem todas as informações necessárias;

Quinta-feira, 28 de março de 2019

23. Exorta os Estados-Membros a impedirem os fabricantes de automóveis de utilizarem novas flexibilidades no âmbito do procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP), como meio de reduzir as suas emissões de CO<sub>2</sub>;
24. Recorda aos Estados-Membros que devem garantir que todos os veículos nos concessionários apenas utilizam os valores de CO<sub>2</sub> do WLTP, para evitar qualquer confusão por parte dos consumidores, e insiste em que os Estados-Membros ajustem os impostos sobre veículos e os incentivos fiscais aos valores WLTP, respeitando o princípio de que o WLTP não deve ter um impacto negativo nos consumidores;
25. Insta o Conselho da União Europeia a assumir as suas responsabilidades e a adotar com urgência uma orientação geral sobre a proposta de diretiva relativa a ações coletivas para proteger os interesses coletivos dos consumidores e a proposta de revisão do Regulamento (UE) n.º 182/2011;
26. Salaria a importância de assegurar um nível elevado e uniforme de proteção dos consumidores no mercado único face a qualquer futura manipulação por parte dos fabricantes de automóveis, que resulte em emissões superiores às previstas e insta os Estados-Membros a apoiarem o desenvolvimento de procedimentos de ação coletiva justos, acessíveis e atempados;
27. Insta os Estados-Membros e a Comissão a tomarem medidas decisivas para permitir o acesso a veículos sem emissões ou com emissões baixas em todos os Estados-Membros, evitando simultaneamente um aumento da utilização de veículos antigos e altamente poluentes nos Estados-Membros com rendimentos baixos;
28. Salaria nesse sentido que a disponibilidade e o acesso a infraestruturas de carregamento, incluindo nos edifícios públicos e privados, em conformidade com a Diretiva relativa ao desempenho energético dos edifícios<sup>(1)</sup>, bem como a competitividade dos veículos elétricos, são indispensáveis para aumentar a aceitação por parte dos consumidores;
29. Insta o Presidente do Conselho Europeu e o Presidente da Comissão a participarem na primeira sessão plenária do Parlamento Europeu em abril de 2019, a fim de responder a quaisquer questões que subsistam sobre as conclusões e recomendações da Comissão EMIS, a recomendação do Provedor de Justiça e outros elementos da presente resolução;

o

o o

30. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.

---

<sup>(1)</sup> Diretiva (UE) 2018/844 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, que altera a Diretiva 2010/31/UE relativa ao desempenho energético dos edifícios e a Diretiva 2012/27/UE sobre a eficiência energética (JO L 156 de 19.6.2018, p. 75).