

Czwartek, 28 marca 2019 r.

P8_TA(2019)0329

Ostatnie wydarzenia związane z aferą „Dieselgate”

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie ostatnich wydarzeń związanych z aferą dieselgate (2019/2670(RSP))

(2021/C 108/11)

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 226 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE),
- uwzględniając decyzję 95/167/WE, Euratom, EWWiS Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji z dnia 19 kwietnia 1995 r. w sprawie szczegółowych przepisów regulujących egzekwowanie przez Parlament Europejski jego prawa do prowadzenia dochodzeń ⁽¹⁾,
- uwzględniając decyzję (UE) 2016/34 z dnia 17 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym, a także określenia jej uprawnień, składu i kadencji ⁽²⁾,
- 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 ⁽³⁾,
- 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 ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE ⁽⁵⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) ⁽⁶⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszy powietrza dla Europy ⁽⁷⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 października 2015 r. w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym ⁽⁸⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 września 2016 r. w sprawie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym ⁽⁹⁾ (na podstawie sprawozdania wstępnego komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym),
- uwzględniając sprawozdanie końcowe komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym z 2 marca 2017 r.,

⁽¹⁾ Dz.U. L 113 z 19.5.1995, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 10 z 15.1.2016, s. 13.

⁽³⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 355 z 20.10.2017, s. 11.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 204 z 13.6.2018, s. 21.

Czwartek, 28 marca 2019 r.

- uwzględniając swoje zalecenie z 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym ⁽¹⁾,
 - uwzględniając dokument analityczny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z 7 lutego 2019 r. w sprawie działań podjętych przez UE w odpowiedzi na aferę dieselgate,
 - uwzględniając wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z 13 grudnia 2018 r. w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16 ⁽²⁾,
 - uwzględniając zalecenie europejskiej rzecznik praw obywatelskich w sprawie 1275/2018/EWM,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 marca 2019 r. w sprawie Europy, która chroni: czyste powietrze dla wszystkich ⁽³⁾,
 - uwzględniając art. 123 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że Parlament wystąpił do Komisji z wnioskiem o przygotowanie wyczerpującego sprawozdania w sprawie działań podjętych przez Komisję i państwa członkowskie w następstwie konkluzji i zaleceń komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (zwanej dalej komisją EMIS);
- B. mając na uwadze, że 18 października 2018 r. komisarz do spraw rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MSP Elżbieta Bienkowska wysłała pismo do byłego przewodniczącego komisji EMIS zawierające tabelę działań następczych podjętych przez Komisję w reakcji na wniosek o wyczerpujące sprawozdanie w sprawie działań podjętych przez Komisję i państwa członkowskie w następstwie konkluzji i zaleceń komisji EMIS;
- C. mając na uwadze, że w tabeli załączonej do pisma odniesiono się tylko do kwestii poruszonych w zaleceniach, natomiast nie uwzględniono konkluzji komisji EMIS, zwłaszcza dotyczących przypadków niewłaściwego administrowania i naruszeń prawa UE; mając na uwadze, że komisarz E. Bienkowska kilkakrotnie podkreśliła w tabeli, że niektóre kwestie poruszone w zaleceniach wykraczają poza jej kompetencje;
- D. mając na uwadze, że 12 października 2018 r. europejska rzecznik praw obywatelskich uznała za słuszną skargę posła do Parlamentu Europejskiego i stwierdziła, że odmowa ze strony Komisji udzielenia dostępu do informacji o stanowiskach przedstawicieli państw członkowskich dotyczących informacji o środowisku stanowiła przykład niewłaściwego administrowania;
- E. mając na uwadze, że takie obstrukcyjne zachowanie ze strony Komisji spowodowało znaczne spowolnienie prac komisji EMIS, i, wśród innych negatywnych skutków, ograniczyło także ilość informacji dostępnych posłom podczas przesłuchiwania przedstawicieli Komisji;
- F. mając na uwadze, że 13 grudnia 2018 r. Sąd Unii Europejskiej postanowił przyznać rację Paryżowi, Brukseli i Madrytowi, których przedstawiciele wnieśli sprawę do sądu przeciwko Komisji (wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach połączonych T-339/16, T-352/16 i T-391/16), i uchylił część rozporządzenia Komisji (UE) 2016/646, w którym wyznaczono zbyt wysokie graniczne wielkości emisji tlenków azotu w testach nowych pojazdów lekkich;
- G. mając na uwadze, że 22 lutego 2019 r. Komisja postanowiła zaskarżyć wyrok, co może spowodować przesunięcie wyznaczonego przez Sąd terminu obowiązywania tzw. współczynników zgodności;

⁽¹⁾ Dz.U. C 298 z 23.8.2018, s. 140.

⁽²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 grudnia 2018 r., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid przeciwko Komisji Europejskiej, T-339/16, T-352/16 i T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2019)0186.

Czwartek, 28 marca 2019 r.

- H. mając na uwadze, że 6 grudnia 2016 r. Komisja postanowiła wszcząć postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciw siedmiu państwom: Czechom, Grecji, Hiszpanii, Litwie, Luksemburgowi, Niemcom i Zjednoczonemu Królestwu, ponieważ albo nie wprowadziły systemu kar zniechęcających producentów pojazdów do łamania przepisów o emisjach z pojazdów, albo nie nałożyły kar na grupę Volkswagen;
- I. mając na uwadze, że 17 maja 2017 r. Komisja wszczęła kolejne postępowanie o uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciw Włochom z powodu strategii kontroli emisji stosowanej przez grupę Fiat Chrysler Automobiles (FCA) i nieprzestrzegania przez Włochy zobowiązania do przyjęcia środków naprawczych i nałożenia kar na producenta;
- J. mając na uwadze, że mimo faktu, iż te wciąż toczące się przeciw Luksemburgowi, Niemcom, Włochom i Zjednoczonemu Królestwu postępowania wszczęto ponad dwa lata temu, Komisja nadal nie zakończyła etapu uzyskiwania dodatkowych informacji od państw członkowskich za pomocą dodatkowych wezwań do usunięcia uchybienia;
- K. mając na uwadze, że wydaje się, iż niektóre państwa członkowskie nie współpracują lojalnie z Komisją w tej sprawie;
- L. mając na uwadze, że w oświadczeniu prasowym z 16 października 2018 r. w sprawie programu prac Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) na 2019 r. prezes ETO Klaus-Heiner Lehne zapowiedział, że ETO zbada podejście UE do pomiaru emisji z pojazdów, aby „ustalić, czy UE realizuje swoje obietnice”;
- M. mając na uwadze, że w dokumencie analitycznym ETO z 7 lutego 2019 r. w sprawie działań podjętych przez UE w odpowiedzi na aferę dieselgate wskazano, że na drogach wciąż znajduje się duża liczba samochodów emitujących duże ilości zanieczyszczeń, i zauważono, że dotychczasowe wycofywanie pojazdów z obrotu miało niewielki wpływ na emisje tlenu azotu, podobnie jak aktualizacje oprogramowania podjęte w tym celu;
- N. mając na uwadze, że Niemcy wymagają od niemieckich producentów pojazdów, aby oferowali właścicielom samochodów wymianę oprogramowania lub modernizację wyposażenia za pomocą instalacji systemu selektywnej redukcji katalitycznej (SCR);
- O. mając na uwadze, że nadal nie zajęto się skutkami zanieczyszczających środowisko pojazdów z silnikami Diesla, które wciąż przez wiele lat będą wywierały negatywny wpływ na jakość powietrza, jeżeli Komisja i państwa członkowskie nie podejmą żadnych skutecznych skoordynowanych działań w celu zmniejszenia emitowanych przez nie szkodliwych emisji, zwłaszcza na obszarach, na które pojazdy te są eksportowane w dużych ilościach;
- P. mając na uwadze, że według informacji przekazanych Komisji przez państwa członkowskie kampanie wycofywania organizowane w państwach członkowskich dotyczą jedynie ograniczonej liczby samochodów następujących marek: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel i Suzuki;
- Q. mając na uwadze, że niektóre organizacje pozarządowe i media donosiły, że w modelach niektórych innych marek zaobserwowano podejrzane profile emisji lub przekroczenie granicznych wielkości emisji wyznaczonych w przepisach UE;
- R. mając na uwadze, że niektóre państwa członkowskie, a mianowicie Bułgaria, Irlandia, Słowenia, Szwecja i Węgry, nadal nie przesyłały Komisji żadnych informacji na temat kampanii wycofywania pojazdów;
- S. mając na uwadze, że reakcja Komisji na aferę dieselgate objęła nie tylko zmianę dyrektywy 2007/46/WE, ale także wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie powództw przedstawicielskich w celu ochrony zbiorowych interesów konsumentów (COM(2018)0184); mając na uwadze, że takie wiążące przepisy są kluczowe z punktu widzenia konsumentów, którym zagwarantują prawa w sposób jasny i umożliwią im skuteczne powództwo zbiorowe, tym bardziej że zalecenie z 2013 r. w sprawie zbiorowego dochodzenia roszczeń rzadko stosowano w większości państw członkowskich; mając na uwadze, że w Stanach Zjednoczonych, gdzie powództwo zbiorowe jest dobrze rozwinięte, ofiary dieselgate otrzymały odszkodowania w wysokości od 5 000 do 10 000 USD, podczas gdy europejscy konsumenci nadal czekają na odpowiednie odszkodowania; mając na uwadze, że wniosek ten jest, razem z wieloma innymi, zablokowany w Radzie;

Czwartek, 28 marca 2019 r.

- T. mając na uwadze, że przewodniczący J.-C. Juncker zaproponował przegląd rozporządzenia (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽¹⁾ w celu zmuszenia państw członkowskich do większej przejrzystości stanowisk przyjmowanych na szczeblu komisji; mając na uwadze, że bardziej przejrzysta procedura wprowadzania badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) zapobiegłaby nadmiernym opóźnieniom, jakich dopuściły się państwa członkowskie, jak wyjaśniono w konkluzji komisji EMIS; mając na uwadze, że sprawa ta jest, razem z wieloma innymi, zablokowana w Radzie;
- U. mając na uwadze, że w następstwie dochodzenia Europejskiego Urzędu ds. Zwalczenia Nadużyć Finansowych (OLAF) Europejski Bank Inwestycyjny i Volkswagen AG osiągnęły porozumienie w sprawie podprojektu będącego częścią pożyczki w wysokości 400 mln EUR przyznanej w 2009 r. i w całości spłaconej zgodnie z harmonogramem w lutym 2014 r.;
- V. mając na uwadze, że zgodnie z tym porozumieniem Europejski Bank Inwestycyjny zakończy dochodzenie, a w zamian Volkswagen AG dobrowolnie zrezygnuje z uczestnictwa w projektach Europejskiego Banku Inwestycyjnego podczas osiemnastomiesięcznego okresu wykluczenia;

Obowiązki Komisji

1. przypomina, że na podstawie art. 17 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) „Komisja ponosi kolegiąlnie odpowiedzialność przed Parlamentem Europejskim”; ubolewa zatem, że Komisja kolegiąlnie nie przedstawiła Parlamentowi wyczerpującego sprawozdania, w którym odniosłaby się do konkluzji i zaleceń komisji EMIS;
2. ubolewa nad tym, że pismo komisarz do spraw rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP Elżbiety Bieńkowskiej do byłego przewodniczącego komisji EMIS jest niewystarczające, ponieważ – jak stwierdzono w piśmie – nie wszystkie kwestie wchodzą w zakres kompetencji komisarz, a ponadto nie uwzględniono w nim konkluzji komisji EMIS;
3. wzywa Komisję do natychmiastowego przesłania Parlamentowi wyczerpującego sprawozdania przyjętego przez całe kolegium, zgodnie z życzeniem zawartym w rezolucji Parlamentu, w którym uwzględnione zostaną nie tylko zalecenia, ale również końcowy rezultat dochodzenia parlamentarnego, tj. konkluzje komisji EMIS, zwłaszcza dotyczące przypadków niewłaściwego administrowania i naruszeń prawa UE; uważa, że Komisja powinna wyciągnąć jasne wnioski polityczne z konkluzji komisji EMIS;
4. zauważa, że zalecenia rzecznik praw obywatelskich potwierdzają, iż Komisja znacznie utrudniła pracę oficjalnej parlamentarnej komisji śledczej; uważa, że Komisja powinna wyciągnąć jasne wnioski polityczne z tego niepowodzenia;
5. wzywa Komisję do przyznania dostępu do protokołów posiedzeń komitetów technicznych ogółem, a zwłaszcza jej Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych;
6. wzywa Komisję do opublikowania wytycznych dotyczących wycofania pojazdów, ze szczegółowym wskazaniem w jaki sposób należy zapewnić zgodność pojazdów wycofanych z odpowiednimi przepisami UE, w tym poprzez modernizację wyposażenia w przypadkach, w których aktualizacje oprogramowania nie gwarantują zgodności z granicznymi wielkościami emisji;
7. wzywa Komisję do uwzględnienia w wytycznych środków gwarantujących, że pojazdy emitujące duże ilości zanieczyszczeń nie będą użytkowane na rynkach wtórnych, w tym w innych państwach członkowskich ani w państwach trzecich;
8. wzywa Komisję do monitorowania organizacji i wdrażania kontroli nadzoru rynku przez państwa członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858;

⁽¹⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Czwartek, 28 marca 2019 r.

9. wzywa Komisję do kontynuowania prac w ramach pierwszego etapu postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciw Niemcom, Luksemburgowi, Zjednoczonemu Królestwu i Włochom, które wszczęto ponad dwa lata temu, i wydania uzasadnionej opinii;
10. z zadowoleniem przyjmuje wyrok TSUE z 13 grudnia 2018 r. stwierdzający, że Komisja nie ma uprawnień do zmiany, w ramach drugiego pakietu RDE, granicznych wielkości emisji NOx określonych w normie Euro 6; zauważa, że TSUE stwierdził również, iż Komisja nie przedstawiła wystarczającego technicznego wyjaśnienia potrzeby dostosowania granicznych wielkości emisji NOx poprzez wprowadzenie współczynników zgodności; uważa, że graniczne wielkości emisji NOx określone w normie Euro 6 muszą być spełnione w normalnych warunkach użytkowania oraz że zadaniem Komisji jest zaprojektowanie badań RDE tak, aby odzwierciedlały emisje w rzeczywistych warunkach jazdy;
11. wyraża ubolewanie w związku z decyzją Komisji o zaskarżeniu wyroku TSUE w sprawach T-339/16, T-352/16 i T-391/16 oraz zwraca się do Komisji o zmianę tej decyzji w świetle nowego rozwoju wydarzeń;
12. zwraca się do Komisji o poinformowanie Parlamentu czy decyzja o zaskarżeniu spowoduje przesunięcie wyznaczonego przez TSUE terminu obowiązywania współczynników zgodności;
13. wzywa Komisję do poszanowania obowiązujących obecnie granicznych wielkości emisji ustalonych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007, których należy przestrzegać w rzeczywistych warunkach jazdy zgodnie z tym rozporządzeniem, oraz do niewprowadzania żadnych nowych współczynników korygujących (tj. współczynników zgodności), które złagodziłyby ograniczenia prawne;
14. ubolewa nad tym, że sprawozdanie z dochodzenia OLAF dotyczące pożyczki EBI dla Volkswagen Antrieb BRI nie zostało podane do wiadomości publicznej, a także nad nieadekwatnością środków podjętych przez EBI;

Obowiązki państw członkowskich

15. wzywa państwa członkowskie do bezzwłocznego przekazania wymaganych informacji Komisji w celu opracowania sprawozdania w sprawie działań podjętych przez Komisję i państwa członkowskie w następstwie konkluzji i zaleceń komisji EMIS;
16. ubolewa nad zróżnicowanym podejściem i brakiem koordynacji państw członkowskich w odniesieniu do wycofywania pojazdów i programów wymiany; uważa, że to zróżnicowane podejście osłabia interesy konsumentów, ochronę środowiska, zdrowie obywateli i funkcjonowanie rynku wewnętrznego;
17. wzywa państwa członkowskie do pilnego wdrożenia środków niezbędnych do wycofania od użytkowników lub z rynku znacznej liczby samochodów emitujących duże ilości zanieczyszczeń oraz do pełnej współpracy z Komisją na rzecz wspólnego podejścia do wycofywania na podstawie wytycznych Komisji;
18. ubolewa nad tym, że wymiana oprogramowania i modernizacja wyposażenia wymagana od niemieckich producentów samochodów w Niemczech nie obowiązuje poza tym krajem ani wobec innych producentów samochodów w Unii;
19. wzywa państwa członkowskie i producentów samochodów do koordynowania obowiązkowej modernizacji wyposażenia w niespełniających norm pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, w tym modernizacji wyposażenia SCR, w celu ograniczenia emisji dwutlenku azotu (NO₂) i oczyszczenia istniejącej floty; uważa, że koszty modernizacji powinien ponosić odpowiedzialny producent samochodów;
20. wzywa państwa członkowskie, które nie przekazały jeszcze Komisji żadnych informacji na temat kampanii wycofywania pojazdów z obrotu, do bezzwłocznego dostarczenia tych informacji;
21. wzywa państwa członkowskie do zagwarantowania skuteczności kontroli w ramach nadzoru rynku oraz do badania pojazdów dopuszczonych do ruchu pod kątem parametrów wykraczających poza badanie RDE, tak aby producenci nie optymalizowali pojazdów do badania RDE we własnych obiektach, jak proponowano w dokumencie analitycznym ETO;
22. wzywa państwa członkowskie, wobec których wszczęto postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, do pełnej współpracy z Komisją i dostarczenia jej wszelkich potrzebnych informacji;

Czwartek, 28 marca 2019 r.

23. wzywa państwa członkowskie do uniemożliwienia producentom samochodów wykorzystania elastyczności światowej zharmonizowanej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) podczas badań laboratoryjnych w celu obniżenia emisji CO₂;
24. przypomina państwom członkowskim o obowiązku zagwarantowania, że wszystkie samochody w punktach sprzedaży będą stosować wyłącznie wartości CO₂ zgodne z WLTP, aby uniknąć wprowadzenia konsumenta w błąd, oraz podkreśla, że państwa członkowskie powinny dostosować opodatkowanie pojazdów i zachęty podatkowe do wartości WLTP, zgodnie z zasadą, że WLTP nie może wpłynąć negatywnie na konsumentów;
25. wzywa Radę Unii Europejskiej do podjęcia odpowiedzialności i przyjęcia w trybie pilnym podejścia ogólnego do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie powództw przedstawicielskich w celu ochrony zbiorowych interesów konsumentów oraz wniosku w sprawie przeglądu rozporządzenia (UE) nr 182/2011;
26. podkreśla znaczenie zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu ochrony konsumentów na jednolitym rynku w obliczu ewentualnych przyszłych manipulacji dokonywanych przez producentów samochodów, skutkujących wyższymi niż oczekiwano emisjami, a także wzywa państwa członkowskie do wspierania rozwoju sprawiedliwych, przystępnych cenowo i terminowych zbiorowych dochodzeń roszczeń;
27. wzywa państwa członkowskie i Komisję do podjęcia zdecydowanych kroków, aby ułatwić dostęp do zeroemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów we wszystkich państwach członkowskich, unikając przy tym zwiększenia liczby starych pojazdów emitujących wysoką ilość zanieczyszczeń w państwach członkowskich o niższych dochodach;
28. podkreśla w związku z tym, że dostępność infrastruktury ładowania, w tym w budynkach prywatnych i publicznych, zgodnie z przepisami dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków⁽¹⁾, oraz konkurencyjność pojazdów elektrycznych są niezbędne, aby przyciągnąć konsumentów;
29. wzywa przewodniczącą Rady Europejskiej i przewodniczącą Komisji do udziału w pierwszej sesji plenarnej Parlamentu Europejskiego w kwietniu 2019 r. w celu udzielenia odpowiedzi na pozostałe pytania dotyczące konkluzji i zaleceń komisji EMIS, zalecenia rzecznik praw obywatelskich i innych elementów niniejszej rezolucji;

o

o o

30. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządóm i parlamentom państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 75).