

Neljapäev, 28. märts 2019

P8_TA(2019)0329

Dieselgate'i skandaaliga seotud hiljutised muutused

Euroopa Parlamendi 28. märtsi 2019. aasta resolutsioon Dieselgate'i skandaaliga seotud hiljutiste muutuste kohta (2019/2670(RSP))

(2021/C 108/11)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 226,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni 19. aprilli 1995. aasta otsust 95/167/EÜ, Euratom, ESTÜ Euroopa Parlamendi uurimisõiguse kasutamise erisätete kohta ⁽¹⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi 17. detsembri 2015. aasta otsust (EL) 2016/34 autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni moodustamise, volituste, liikmete arvu ja ametiaja kohta ⁽²⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ⁽³⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta ⁽⁴⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrust (EL) 2018/858 (mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ) ⁽⁵⁾,
- võttes arvesse komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrust (EL) nr 2016/646 (millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega) ⁽⁶⁾,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiivi 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta ⁽⁷⁾,
- võttes arvesse oma 27. oktoobri 2015. aasta resolutsiooni heitkoguste mõõtmise kohta autotööstuses ⁽⁸⁾,
- võttes arvesse oma 13. septembri 2016. aasta resolutsiooni autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise kohta ⁽⁹⁾ (tugineb autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni vaheraportile),
- võttes arvesse autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni 2. märtsi 2017. aasta lõppraportit,

⁽¹⁾ EÜT L 113, 19.5.1995, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 10, 15.1.2016, lk 13.

⁽³⁾ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁽⁵⁾ ELT L 151, 14.6.2018, lk 1.

⁽⁶⁾ ELT L 109, 26.4.2016, lk 1.

⁽⁷⁾ ELT L 152, 11.6.2008, lk 1.

⁽⁸⁾ ELT C 355, 20.10.2017, lk 11.

⁽⁹⁾ ELT C 204, 13.6.2018, lk 21.

Neljapäev, 28. märts 2019

- võttes arvesse oma 4. aprilli 2017. aasta soovitusi nõukogule ja komisjonile autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise põhjal ⁽¹⁾,
 - võttes arvesse Euroopa Kontrollikoja 7. veebruari 2019. aasta infodokumenti ELi reaktsiooni kohta nn Dieselgate'i skandaalile,
 - võttes arvesse Euroopa Liidu Kohtu 13. detsembri 2018. aasta otsust liidetud kohtuasjades T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 ⁽²⁾,
 - võttes arvesse Euroopa Ombudsmani soovitusi asjas 1275/2018/EWM,
 - võttes arvesse oma 13. märtsi 2019. aasta resolutsiooni Euroopa kohta, mis kaitseb: puhas õhk kõigile ⁽³⁾,
 - võttes arvesse kodukorra artikli 123 lõiget 2,
- A. arvestades, et parlament on nõudnud komisjonilt põhjalikku aruannet meetmete kohta, mida komisjon ja liikmesriigid on autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järelduste ja soovitude põhjal võtnud;
- B. arvestades, et siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEdel volinik Elżbieta Bieńkowska saatis 18. oktoobril 2018 autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni endisele esimehele kirja, mis sisaldas tabelit komisjoni võetud järelemeetmete kohta vastusena nõudmisele esitada „põhjalik aruanne meetmete kohta, mida komisjon ja liikmesriigid on autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järelduste ja soovitude põhjal võtnud“;
- C. arvestades, et kõnealusele kirjale lisatud tabelis üritati käsitleda üksnes soovitudes esitatud teemasid, kuid ei käsitletud autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järeldusi, eelkõige mis puudutab haldusomavoli ja rikkumisi ELi õiguse kohaldamisel; arvestades, et volinik Elżbieta Bieńkowska rõhutas tabelis korduvalt, et teatavad soovitudes nimetatud küsimused on väljaspool tema pädevust;
- D. arvestades, et Euroopa Ombudsman rahuldab 12. oktoobril 2018. aastal Euroopa Parlamendi liikme esitatud kaebuse ning leidis, et komisjoni keeldumine anda avalik juurdepääs kõigile liikmesriikide esindajate keskkonnateabega seotud seisukohtadele kujutab endast haldusomavoli;
- E. arvestades, et komisjoni niisugune takistav käitumine aeglustas märgatavalt autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni tööd ja vähendas lisaks muule negatiivsele mõjule ka teabe hulka, millele parlamendiliikmetel oli kuulamiste ajal komisjoni esindajatele küsimuste esitamisel juurdepääs;
- F. arvestades, et Euroopa Liidu Üldkohus otsustas 13. detsembril 2018 rahuldada Pariisi, Brüsseli ja Madridi linna esitatud hagiid (Euroopa Liidu Kohtu otsus liidetud kohtuasjades T-339/16, T-352/16 ja T-391/16) ning tühistas komisjoni määruse (EL) 2016/646 selles osas, milles uute väikeste sõiduautode ja kommertsveokite katsetele olid kehtestatud liiga kõrged lämmastiku heite piirmäärad;
- G. arvestades, et komisjon otsustas 22. veebruaril 2019 selle otsuse edasi kaevata, mille tõttu võib edasi lükkuda Euroopa Kohtu kehtestatud tähtaeg, milleni nn vastavustegurid võivad edasi kehtida;

⁽¹⁾ ELT C 298, 23.8.2018, lk 140.

⁽²⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 13. detsember 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid vs. Euroopa Komisjon, T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

⁽³⁾ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2019)0186.

Neljapäev, 28. märts 2019

- H. arvestades, et komisjon otsustas 6. detsembril 2016 algatada rikkumismenetlused seitsme liikmesriigi vastu (Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Hispaania ja Ühendkuningriik), sest nad ei olnud kehtestanud karistussüsteemi, millega hoitaks ära, et autotootjad rikuvad sõidukite heitgaase käsitlevaid õigusakte, ega määranud selliseid karistusi Volkswageni kontsernile;
- I. arvestades, et komisjon algatas 17. mail 2017 veel ühe rikkumismenetluse, mis puudutas kontserni Fiat Chrysler Automobiles kasutatavaid heitekontrolli strateegiaid ja seda, et Itaalia ei olnud täitnud oma kohustust kehtestada parandusmeetmed ja määrata sellele tootjale karistused;
- J. arvestades, et olenemata asjaolust, et endiselt pooleliolevad menetlused Saksamaa, Itaalia, Luksemburgi ja Ühendkuningriigi vastu algatati rohkem kui kaks aastat tagasi, ei ole komisjon ikka veel jõudnud kaugemale etapist, kus liikmesriikidelt lisamärgukirjadega rohkem teavet nõutakse;
- K. arvestades, et näib, et mõned liikmesriigid ei tee komisjoniga selles suhtes ausat koostööd;
- L. arvestades, et Euroopa Kontrollikoja president Klaus-Heiner Lehne andis 16. oktoobril 2018. aastal avaldatud pressiteates kontrollikoja 2019. aasta tööprogrammi kohta teada, et kontrollikoda uurib sõidukite heitkoguste mõõtmist puudutavat ELi lähenemisviisi, et teha kindlaks, kas EL täidab oma lubadusi;
- M. arvestades, et kontrollikoja 7. veebruari 2019. aasta infodokumendis „ELi reaktsioon nn Dieselgate'i skandaalile“ märgiti, et teedel on ikka veel suur hulk väga saastavaid autosid, ning täheldati, et käimasolevad sõidukite tagasikutsumised, nii nagu ka tarkvarauuendused, on NOx-heitele vaid piiratud mõju avaldanud;
- N. arvestades, et Saksamaa nõuab, et Saksamaa autotootjad pakuksid autoomanikele vahetusprogrammi või sõiduki seadmete moderniseerimist koos selektiivse katalüütilise taandamise süsteemiga;
- O. arvestades, et varasematest aastatest pärit äärmiselt saastavad diiselsõidukid jäävad suures osas puutumata ja kahjustavad õhukvaliteeti veel paljude aastate jooksul, kui komisjon ja liikmesriigid ei võta mõjusaid kooskõlastatud meetmeid nende kahjuliku heite vähendamiseks, eelkõige piirkondades, kuhu neid suurel hulgal eksporditakse;
- P. arvestades, et liikmesriikide poolt komisjonile edastatud teabe kohaselt puudutavad liikmesriikide tagasikutsumise kampaaniad üksnes piiratud arvu järgmist marki autosid: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel ja Suzuki;
- Q. arvestades, et mitmed valitsusvälised organisatsioonid ja meedia on teada andnud, et ka mitme teise automargi mudelite puhul on täheldatud kahtlasi heitkoguseid või nad ületavad ELi õiguses sätestatud heite piirnorme;
- R. arvestades, et mõni liikmesriik, nimelt Bulgaaria, Ungari, Iirimaa, Sloveenia ja Rootsi, ei ole ikka veel komisjonile oma tagasikutsumisprogrammide kohta teavet saatnud;
- S. arvestades, et komisjoni reageering nn Dieselgate'i skandaalile ei hõlmanud mitte ainult direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamist, vaid ka ettepanekut direktiivi kohta, mis käsitleb tarbijate kollektiivsete huvide kaitsmise esindushagisid (COM(2018)0184); arvestades, et sellised siduvad õigusaktid on keskse tähtsusega selle tagamisel, et tarbijatel oleksid selged õigused ja võimalus esitada tõeline kollektiivhagi, eriti kuna 2013. aasta soovitus kollektiivsete õiguskaitsevahendite kohta ei rakendatud enamikus liikmesriikides peaaegu kunagi; arvestades, et Ameerika Ühendriikides, kus kollektiivhagide süsteem on korralikult välja kujunenud, on Dieselgate'i ohvrid saanud hüvitisi suurusjärgus 5 000–10 000 USA dollarit, samas kui Euroopa tarbijad alles ootavad õiget hüvitist; arvestades, et see ettepanek on üks paljudest, mille nõukogu on blokeerinud;

Neljapäev, 28. märts 2019

- T. arvestades, et president Jean-Claude Juncker on teinud ettepaneku läbi vaadata 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes⁽¹⁾, et panna liikmesriikidele kohustus olla oma komiteede tasandil vastuvõetavates seisukohtades läbipaistvam; arvestades, et autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järeldustes on öeldud, et kui tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsete heakskiitmise menetlus oleks olnud läbipaistvam, siis ei oleks liikmesriigid saanud selle menetlusega tarbetult viivitada; arvestades, et see ettepanek on samuti üks paljudest, mille nõukogu on blokeerinud;
- U. arvestades, et Euroopa Investeerimispank ja Volkswagen AG jõudsid pärast Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) uurimist kokkuleppele, mis puudutab allprojekti osa 400 miljoni euro suurusest laenust, mis anti 2009. aastal ja maksti ajakava kohaselt 2014. aasta veebruariks täielikult tagasi;
- V. arvestades, et selle kokkuleppe kohaselt viib Euroopa Investeerimispank oma uurimise lõpule ja Volkswagen AG loobub 18 kuu pikkuse kõrvalejätmise perioodi jooksul vabatahtlikult mis tahes Euroopa Investeerimispanka projektis osalemisest;

Komisjoni kohustused

1. tuletab meelde, et Euroopa Liidu lepingu artikli 17 lõike 8 kohaselt „vastutab [komisjon] täies koosseisus Euroopa Parlamendi ees“; peab seetõttu kahetsusväärseks, et komisjon täies koosseisus ei ole esitanud parlamendile põhjalikku aruannet, milles käsitletakse autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni esitatud järeldusi ja soovitusi;
2. mõistab hukka asjaolu, et siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEde volinik Elżbieta Bienkowska saadetud kiri autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni endisele esimehele on ebapiisav, sest kirjas on öeldud, et mitte kõik küsimused ei ole voliniku pädevuses, ning kirjas ei käsitleta autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järeldusi;
3. palub komisjonil saata parlamendile viivitamata põhjaliku aruande, mille on heaks kiitnud kogu kolleegium, nagu nõudis parlament oma resolutsioonis, ja milles käsitletakse mitte ainult soovitusi, vaid ka parlamendi uurimisülesande keskset küsimust, st autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järeldusi, eelkõige mis puudutab haldusomavoli ja ELi õiguse rikkumist; on seisukohal, et komisjon peaks autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järeldustest tegema selged poliitilised järeldused;
4. märgib, et ombudsmani soovitusel kinnitatakse, et komisjon on parlamendi ametliku uurimiskomisjoni tööd oluliselt takistanud; on seisukohal, et komisjon peaks sellest veast selged poliitilised järeldused tegema;
5. palub, et komisjon teeks oma tehniliste komiteede, eelkõige mootorsõidukite tehnilise komitee koosolekute protokollid kättesaadavaks;
6. palub komisjonil avaldada sõidukite tagasikutsumise kohta suunised ning kirjeldada nendes üksikasjalikult, mil viisil tagasikutsumatud sõidukid tuleb asjakohastele ELi õigusnormidele vastavaks muuta, sh seadmete moderniseerimise teel, kui tarkvarauuendused ei suuda heite piirväärtustele vastavust tagada;
7. palub komisjonil lisada suunistesse meetmed, millega tagatakse, et väga saastavad sõidukid ei jääks kasutatud sõidukite turul ringlusesse, sh teistes liikmesriikides ja kolmandates riikides;
8. palub komisjonil jälgida, kuidas liikmesriigid kehtestavad ja rakendavad määruse (EL) 2018/858 kohast turujärelevalvekontrolli;

⁽¹⁾ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

Neljapäev, 28. märts 2019

9. palub komisjonil jätkata tööd Saksamaa, Luksemburgi, Ühendkuningriigi ja Itaalia vastu algatatud rikkumismenetluste esimese etapiga, arvestades et need menetlused algatati rohkem kui kaks aastat tagasi, ja esitada põhjendatud arvamused;
10. peab tervitatavaks Euroopa Kohtu 13. detsembri 2018. aasta otsust, milles järeldati, et komisjonil ei olnud volitusi muuta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste teise paketi raames Euro 6 standardis sätestatud NOx heitkoguste piirnorme; märgib, et Euroopa Kohus järeldas ka, et komisjon ei esitanud piisavat tehnilist selgitust vajaduse kohta NOx heitkoguste piirnorme vastavustegurite lisamisega kohandada; on seisukohal, et Euro 6 standardiga kehtestatud NOx heitkoguste piirnormid peavad olema tavapärase kasutuse korral järgitavad ning komisjoni ülesanne on töötada tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsed välja nii, et need kajastaksid tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid;
11. peab kahetsusväärseks komisjoni otsust kaevata Euroopa Kohtu otsus kohtuasjades T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 edasi ning palub komisjonil oma otsus hiljutiste muutuste valguses tühistada;
12. palub, et komisjon teavitaks parlamenti, kui edasikaebamise otsus lükkab edasi Euroopa Kohtu kehtestatud tähtaja, milleni vastavustegurid võivad kehtida;
13. palub komisjonil järgida praegu kehtivaid heitkoguste piirväärtusi, mis kehtestati määrusega (EL) nr 715/2007 ja peavad olema selle määruse kohaselt tegelikus liikluses järgitavad, ning mitte kehtestada uusi korrektsioonikoefitsiente (st vastavustegureid), mis muudaksid need seaduslikud piirväärtused vähem rangemaks;
14. peab kahetsusväärseks, et OLAFi aruannet, mille ta koostas Volkswagen AG-le antud Euroopa Investeerimispannga laenuga Antrieb RDI seotud uurimise põhjal, ei avalikustatud, ning peab kahetsusväärseks ka seda, et Euroopa Investeerimispannga võetud meetmed on puudulikud;

Liikmesriikide kohustused

15. palub liikmesriikidel esitada viivitamata kogu komisjoni nõutud teave, mis on vajalik selleks, et ta saaks koostada komisjoni ja liikmesriikide poolt autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järelduste ja soovitude põhjal võetud meetmete kohta aruande;
16. peab kahetsusväärseks, et liikmesriigid kasutavad sõidukite tagasikutsumisel ja vahetusprogrammide pakkumisel eri lähenemisviise ega kooskõlasta neid omavahel; on seisukohal, et need eri lähenemisviisid kahjustavad tarbijate huve, keskkonnakaitset, kodanike tervist ja siseturu toimimist;
17. palub liikmesriikidel kiiresti rakendada meetmeid, mis on vajalikud suure hulga väga saastavate sõidukite tagasikutsumiseks või turult kõrvaldamiseks, ning teha komisjoniga tagasikutsumismetmete ühise käsituse väljatöötamiseks komisjoni suuniste põhjal täielikult koostööd;
18. peab kahetsusväärseks, et vahetusprogrammi ja seadmete moderniseerimise nõudeid, mida kohaldatakse Saksamaal Saksa autotootjate suhtes, ei kohaldata väljaspool Saksamaad või muude liidu autotootjate suhtes;
19. palub liikmesriikidel ja autotootjatel kooskõlastada nõuetele mittevastavate diiselsõidukite kohustuslik seadmete moderniseerimine, sh selektiivset katalüütilist taandamist puudutav seadmete moderniseerimine, et vähendada lämmastikdioksiidi (NO₂) heitkoguseid ja muuta olemasolevad sõidukid puhtamaks; on seisukohal, et nende moderniseerimiste kulud peavad kandma vastutavad autotootjad;
20. palub neil liikmesriikidel, kes veel ei ole andnud komisjonile oma tagasikutsumisprogrammide kohta teavet, see viivitamata esitada;
21. palub liikmesriikidel tagada turujärelevalvekontrollide tulemuslikkuse ja testida ringluses olevaid autosid ka muude kui tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste parameetrite osas, et tagada, et tootjad ei optimeeriks sõidukeid tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katse jaoks oma vahendeid kasutades, nagu on soovitatud kontrollikoja infodokumendis;
22. palub asjakohases rikkumismenetluses osalevatel liikmesriikidel teha komisjoniga täielikku koostööd ja esitada talle kogu vajalik teave;

Neljapäev, 28. märts 2019

23. palub, et liikmesriigid ei laseks autotootjatel kasutada kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) laborikatses uusi paindlikkusvõimalusi, et oma CO₂-heidet vähendada;
24. tuletab liikmesriikidele meelde, et nad peavad tagama, et kõikide edasimüüjate autode puhul kasutatakse ainult WLTP CO₂ väärtusi, et vältida tarbijate segadusseajamist, ning rõhutab, et liikmesriigid peaksid kohandama sõidukimaksud ja fiskaalsed stiimulid WLTP väärtustega, järgides põhimõtet, et WLTP-l ei tohiks olla tarbijatele kahjulikku mõju;
25. nõuab tungivalt, et Euroopa Liidu Nõukogu täidaks oma kohust ja võtaks kiiremas korras vastu üldise lähenemisviisi ettepaneku kohta võtta vastu direktiiv, mis käsitleb tarbijate kollektiivsete huvide kaitsmise esindushagisid, ja ettepaneku kohta muuta määrust (EL) nr 182/2011;
26. rõhutab, kui tähtis on tagada ühtsel turul tarbijakaitse kõrge ja ühtne tase, pidades silmas autotootjate tulevase manipuleerimise, millega kaasnevad oodatust suuremad heitkogused, ning kutsub liikmesriike üles toetama õiglaste, taskukohaste ja õigeaegsete kollektiivse õiguskaitse menetluste väljatöötamist;
27. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles võtma otsustavaid meetmeid, et lihtsustada kõigis liikmesriikides juurdepääsu heiteta ja vähese heitega sõidukitele, hoides samal ajal ära vanade ja väga saastavate sõidukite kasutamise kasvu madalama sissetulekuga liikmesriikides;
28. rõhutab, et tarbijate valmiduse suurendamiseks on oluline tagada laadimistaristu olemasolu ja kättesaadavus, sealhulgas era- ja avalikes hoonetes kooskõlas hoonete energiatõhususe direktiiviga⁽¹⁾, ning ka elektrisõidukite konkurentsivõime;
29. nõuab tungivalt, et Euroopa Ülemkogu eesistuja ja komisjoni president osaleksid Euroopa Parlamendi 2019. aasta aprilli esimesel täiskogu istungil, et vastata autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimiskomisjoni järeldusi ja soovitusi, ombudsmanni soovitusi ja muid käesoleva resolutsiooni elemente käsitlevatele veel lahtistele küsimustele;

o

o o

30. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/844, millega muudetakse direktiivi 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta ja direktiivi 2012/27/EL energiatõhususe kohta (ELT L 156, 19.6.2018, lk 75).