

Torek, 4. april 2017

PRIPOROČILA

EVROPSKI PARLAMENT

P8_TA(2017)0100

Preiskava o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju

Priporočilo Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2017 Svetu in Komisiji po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju (2016/2908(RSP))

(2018/C 298/19)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju člena 226 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU),
- ob upoštevanju Sklepa 95/167/ES, Euratom, ESPJ Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije z dne 19. aprila 1995 o določbah, ki podrobneje urejajo uresničevanje preiskovalne pravice Evropskega parlamenta ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju svojega Sklepa (EU) 2016/34 z dne 17. decembra 2015 o vzpostavitvi preiskovalnega odbora glede merjenja emisij v avtomobilskem sektorju ter njegovih pristojnostih, številčni sestavi in mandatu ⁽²⁾,
- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽³⁾,
- ob upoštevanju Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo ⁽⁵⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 27. oktobra 2015 o merjenju emisij v avtomobilskem sektorju ⁽⁶⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 13. septembra 2016 o preiskavi glede merjenja emisij v avtomobilskem sektorju (ki temelji na vmesnem poročilu A8-0246/2016) ⁽⁷⁾,
- ob upoštevanju končnega poročila Preiskovalnega odbora Evropskega parlamenta za meritve emisij v avtomobilskem sektorju (A8-0049/2017),
- ob upoštevanju osnutka priporočila Preiskovalnega odbora Evropskega parlamenta za meritve emisij v avtomobilskem sektorju,
- ob upoštevanju člena 198(12) Poslovnika,

⁽¹⁾ UL L 113, 19.5.1995, str. 1.

⁽²⁾ UL L 10, 15.1.2016, str. 13.

⁽³⁾ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 152, 11.6.2008, str. 1.

⁽⁶⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0375.

⁽⁷⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2016)0322.

Torek, 4. april 2017

- A. ker člen 226 PDEU določa pravno podlago za to, da lahko Evropski parlament brez poseganja v pristojnost nacionalnih sodišč ali sodišča Unije ustanovi začasni preiskovalni odbor zaradi preverjanja domnevnih kršitev ali nepravilnosti pri izvajanju zakonodaje Unije, in ker je to pomemben sestavni del njegovih nadzornih pristojnosti;
- B. ker se je Parlament na podlagi predloga konference predsednikov na plenarnem zasedanju 17. decembra 2015 odločil ustanoviti preiskovalni odbor, ki bi preučil domnevno neustrezno uporabo zakonodaje Unije v zvezi z meritvami emisij v avtomobilskem sektorju in dal priporočila, ki bi bila po njegovem mnenju v tej zadevi potrebna;
- C. ker je preiskovalni odbor začel delo 2. marca 2016, svoje končno poročilo, v katerem je predstavil metodologijo in sklepe preiskave, pa je sprejel 28. februarja 2017;
- D. ker se je tržni delež osebnih vozil z dizelskim pogonom v Evropski uniji v zadnjih desetletjih tako povečal, da je v skoraj vseh državah članicah že več kot polovica novih prodanih avtomobilov dizelskih; ker je to stalno rast tržnega deleža dizelskih vozil med drugim spodbudila podnebna politika EU, saj so dizelski motorji glede izpustov CO₂ boljši od bencinskih; ker v dizelskih motorjih, če odmislimo CO₂, v primerjavi z bencinskimi motorji v fazi zgorevanja nastaja veliko več onesnaževal, ki so močno in neposredno škodljiva za javno zdravje, med drugim NO_x, SO_x in trdni delci; ker že obstajajo tehnologije za zmanjševanje teh onesnaževal, ki se uporabljajo na trgu;
- E. ker obstaja tehnologija, ki omogoča doseganje standardov Euro 6 NO_x za dizelska vozila, tudi glede dejanske vožnje, ne da bi negativno vplivala na emisije CO₂;
- F. ker so primeri najboljše prakse iz ZDA, ki določajo strožje standarde glede emisij tako za bencinska kot dizelska vozila in strožje politike izvrševanja, standard, h kateremu bi morala EU stremeti;
- G. ker bi morale biti varovanje javnega zdravja in okolja skupni družbeni interes in odgovornost, pri čemer imajo pomembno vlogo vsi deležniki, vključno z avtomobilskim sektorjem;
1. naroča svojemu predsedniku, naj stori vse potrebno za objavo končnega poročila preiskovalnega odbora v skladu s členom 198(11) Poslovnika in členom 4(2) Sklepa 95/167/ES, Euratom, ESPJ;
 2. poziva Svet in Komisijo, naj v skladu s Sklepom 95/167/ES, Euratom, ESPJ zagotovita, da bodo na podlagi sklepov preiskave in priporočil, ki iz nje izhajajo, sprejeti konkretni ukrepi;
 3. poziva Komisijo, naj v 18 mesecih od sprejetja tega priporočila, nato pa v rednih presledkih, Parlamentu predloži celovito poročilo o ukrepih, ki jih bodo Komisija in države članice sprejele glede sklepov in priporočil preiskovalnega odbora;
 4. poziva svojega predsednika, naj Odboru za okolje, javno zdravje in varnost hrane, Odboru za industrijo, raziskave in energetiko, Odboru za notranji trg in varstvo potrošnikov ter Odboru za promet in turizem naroči, naj v skladu s členom 198(13) Poslovnika spremljajo ukrepe, sprejete na podlagi sklepov in priporočil preiskovalnega odbora;
 5. poziva svojega predsednika, naj Odboru za ustavne zadeve naroči, naj ukrepa na podlagi priporočil preiskovalnega odbora glede omejitev pravice Evropskega parlamenta do preiskave;

Laboratorijski preskusi in emisije v realnih okoliščinah

6. poziva Komisijo, naj spremeni svojo notranjo sestavo tako, da bo v skladu z načelom kolektivne odgovornosti tako odgovornost za zakonodajo o kakovosti zraka kot odgovornost za politike, ki obravnavajo vire emisij onesnaževal, vključena v delovno področje istega komisarja (in generalnega direktorata); Komisijo tudi poziva, naj poveča obseg svojih človeških in tehničnih virov, namenjenih vozilom, sistemom vozil in tehnologijam za uravnavanje emisij, Skupno raziskovalno središče (JRC) pa poziva, naj še izboljša interno strokovno znanje in izkušnje;

Torek, 4. april 2017

7. poziva Komisijo, naj v ta namen spremeni svojo notranjo strukturo in prerazporedi odgovornosti, da bi se vse zakonodajne pristojnosti glede emisij vozil, ki jih sedaj ima generalni direktorat za notranji trg, industrijo, podjetništvo ter mala in srednja podjetja (GD GROW), prenesle na generalni direktorat za okolje (GD ENV);
8. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo v Skupnem raziskovalnem središču na voljo ustrezni človeški viri ter strokovnjaki z znanjem in izkušnjami ter da bo imelo ustrezno raven samostojnosti, pri tem pa naj tudi poskrbi, da bo osebe z ustreznimi izkušnjami na področju tehnologije vozil in uravnavanja emisij ter preskušanja vozil ostalo v organizaciji; ugotavlja, da bi Skupno raziskovalno središče lahko imelo dodatno odgovornost za preverjanje zahtev v okviru predloga za novo uredbo o nadzoru trga in homologaciji;
9. poziva, naj se vsi rezultati preverjanj, ki jih je opravilo Skupno raziskovalno središče, objavijo v zbirki podatkov v neanonimizirani obliki; poziva tudi Laboratorij za emisije vozil (VELA) Skupnega raziskovalnega središča, naj poroča nadzornemu svetu, ki ga sestavljajo tudi predstavniki držav članic in organizacij za varstvo okolja in zdravja;
10. poziva sozakonodajalca, naj v okviru potekajoče revizije Uredbe (ES) št. 715/2007 zagotovita, da bodo ukrepi iz členov 5(3) in 14, ki so namenjeni dopolnitvi ali spremembi nekaterih nebistvenih delov zakonodajnega akta, sprejeti z delegiranimi akti, da bi imela Parlament in Svet ustrezen nadzor, hkrati pa bi bilo pri sprejemanju teh ukrepov manj možnosti za neupravičene zamude; odločno nasprotuje odločitvi, da se ti ukrepi sprejemajo z izvedbenimi akti;
11. poziva k hitremu sprejetju tretjega in četrtega svežnja o emisijah pri dejanski vožnji, da bi dopolnili regulativni okvir za novi postopek homologacije; želi spomniti, da bi morali specifikacije preskusov in postopke ocenjevanja za emisije pri dejanski vožnji zelo skrbno določiti in pri tem upoštevati širok razpon voznih razmer, vključno s temperaturo, obremenitvijo motorja, hitrostjo vozila, nadmorsko višino, vrsto ceste in drugimi dejavniki, ki so v Uniji lahko prisotni pri vožnji, saj bi s preskusi le tako učinkovito zmanjšali razhajanje med emisijami, izmerjenimi v laboratoriju, in na cesti;
12. je seznanjen s prizadevanji številnih mest v EU za razveljavitev drugega svežnja predpisov o emisijah pri dejanski vožnji, saj da z uvedbo novih, višjih mejnih vrednosti za emisije NO_x Uredba Komisije spreminja bistveni element temeljnega akta in s tem krši bistveno postopkovno zahtevo, pa tudi določbe Direktive 2008/50/ES o kakovosti zunanega zraka, ki se nanašajo na omejitev najvišjih ravni emisij dušika dizelskih vozil;
13. poziva Komisijo, naj leta 2017 pregleda faktor skladnosti pri preskusih za emisije NO_x pri dejanski vožnji, kot je to določeno v drugem svežnju predpisov o emisijah pri dejanski vožnji; poziva Komisijo, naj faktor skladnosti nato pregleduje enkrat letno na podlagi tehnološkega razvoja, da bi ga najkasneje do leta 2021 znižali na vrednost 1;;
14. poziva Komisijo, naj pregleda veljavno zakonodajo Unije in preveri, ali morda tudi dajanje drugih sistemov vozil ali drugih proizvodov na trg temelji na neustreznih postopkih preskušanja, kot v primeru emisij vozil ali na drugih področjih, kjer so prizadevanja za tržni nadzor podobno pomanjkljiva, in naj pripravi ustrezne zakonodajne predloge za zagotovitev izvrševanja standardov na notranjem trgu;
15. poziva Komisijo, naj predloži predloge za uvedbo okoljskih inšpekcij na ravni EU za spremljanje skladnosti z okoljskimi standardi glede proizvodov, omejitvami emisij v zvezi z obratovalnimi dovoljenji in okoljsko zakonodajo EU na splošno;
16. poziva Komisijo, naj si še naprej prizadeva za izboljšanje delovanja prenosnega sistema za merjenje emisij v smislu izboljšanja natančnosti in zmanjšanja tolerance; meni, da bi morala tehnologija prenosnega sistema za merjenje emisij na področju trdih delcev upoštevati delce, manjše od 23 nanometrov, ki so najbolj nevarni za javno zdravje;
17. meni, da je Komisija pri horizontalnih pravilih o ustanovitvi in delovanju svojih strokovnih skupin, ki jih je sprejela 30. maja 2016, dosegla napredek glede na stare predpise, na primer pri zahtevi za razumljive in popolne zapisnike sej; Komisijo poziva, naj ta pravila pregleda, da bi okrepila določbe o uravnoteženi sestavi strokovnih skupin; jo poziva tudi, naj začne (posodobljena) horizontalna pravila dosledno in takoj izvrševati ter pripravi poročilo za Evropski parlament in Svet, v katerem bo ocenila njihovo izvajanje;

Torek, 4. april 2017

18. poziva k objavi seznamov udeležencev in zapisnikov sestankov komitoloških odborov, kot je Tehnični odbor za motorna vozila, in strokovnih skupin Komisije, kot je delovna skupina za motorna vozila ali delovna skupina za emisije lahkih motornih vozil pri dejanski vožnji;
19. poziva države članice, naj zagotovijo več preglednosti pri dostopanju nacionalnih parlamentov do dokumentov, ki se nanašajo na sestanke tehničnega odbora za motorna vozila (TCMV);
20. poziva Komisijo, naj bistveno spremeni obstoječe politike arhiviranja in shranjevanja informacij ter zagotovi privzeto arhiviranje sporočil, komunikacije med službami, osnutkov in neuradnih izmenjav informacij s Komisijo, državami članicami, Svetom in njihovimi predstavniki; obžaluje, da je v javnih registrih prišlo do vrzeli zaradi daleč premajhnega obsega dokumentov za arhiviranje, zaradi česar je treba pri arhiviranju dokumentov aktivno posredovati;

Odklopne naprave

21. meni, da bo s postopkom preskušanja za emisije pri dejanski vožnji tveganje za uporabo odklopnih naprav sicer manjše, vendar morebitnega poseganja po nezakoniti praksi z njim ne bo mogoče v celoti preprečiti; zato priporoča, naj se v skladu s pristopom organov ZDA pri homologacijskih preskusih in preskusih skladnosti v prometu upošteva stopnja nepredvidljivosti, da bi preprečili izkoriščanje morebitnih preostalih zakonodajnih vrzeli in zagotovili skladnost v celotnem življenjskem ciklu vozila; v zvezi s tem pozdravlja preskusni protokol za odklopne naprave, vključen v smernice za evalvacijo pomožnih emisijskih strategij in prisotnost odklopnih naprav, ki jih je Komisija sprejela 26. januarja 2017 in ki se nanašajo na vozila, ki so že na trgu; pričakuje, da bodo nacionalni organi držav članic ta protokol hitro začeli uporabljati pri svojih dejavnostih tržnega nadzora in priporočene preskuse vozil opravljali v nepredvidljivih variacijah standardnih preskusnih pogojev, kot je temperatura okolja, vzorec hitrosti, obremenitev vozila in trajanje preskusa, kar lahko vključuje nenapovedano preskušanje;
22. z zaskrbljenostjo ugotavlja, da bo uradno preskušanje emisij CO₂ in porabe goriva vozil še naprej omejeno na laboratorijski preskusni postopek (globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila), kar pomeni, da bo uporaba odklopnih naprav še naprej mogoča in bi utegnila ostati neodkrita; poziva Komisijo in države članice, naj vzpostavijo sisteme za daljinsko spremljanje voznega parka, in sicer z uporabo opreme za daljinsko zaznavanje, nameščene ob cesti, in/ali senzorjev v vozilu, da bi preverjali okoljske značilnosti voznega parka v prometu in odkrili morebitne nezakonite prakse, ki bi lahko povzročile trajna razhajanja med značilnostmi na papirju in dejanskimi značilnostmi;
23. poziva Komisijo, naj dodatno preuči, zakaj strožje določbe o odklopnih napravah iz zakonodaje o težkih tovornih vozilih niso bile vključene v zakonodajo o lahkih tovornih vozilih;
24. poziva Komisijo, naj opravi notranji pregled in preveri domnevo, da ugotovitve raziskav Skupnega raziskovalnega središča in pomisleki v zvezi z morebitnim nezakonitim ravnanjem proizvajalcev, o katerih so razpravljale službe Komisije, nikoli niso bili obravnavani na višji vodstveni ravni; poziva Komisijo, naj svoje sklepe predstavi Parlamentu;
25. meni, da bi bilo treba znotraj Komisije vzpostaviti mehanizem za poročanje, s katerim bi zagotovili, da bodo o neskladnosti, ki jo ugotovi Skupno raziskovalno središče, obveščene vse ustrezne ravni hierarhije Komisije;
26. poziva Komisijo, naj Skupno raziskovalno središče pooblasti, da skupaj z nacionalnimi organi in neodvisnimi raziskovalnimi ustanovami naprej preiskuje sumljivo obnašanje številnih avtomobilov v zvezi z emisijami, ugotovljeno avgusta 2016;
27. poziva države članice, naj v okviru nedavno uvedene obveznosti za proizvajalce avtomobilov, da razkrijejo svoje osnovne in pomožne strategije za uravnavanje emisij, od njih zahtevajo, naj pojasnijo morebitno nerazložljivo obnašanje emisij vozil pri preskušanju in dokažejo, ali je potrebno odstopanje iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 715/2007; poziva države članice, naj ugotovitve svojih preiskav in tehnične podatke o preskusih posredujejo Komisiji in Parlamentu;

Torek, 4. april 2017

28. poziva Komisijo, naj pozorno spremlja, kako države članice izvršujejo odstopanja glede uporabe odklopnih naprav; v zvezi s tem pozdravlja metodologijo za tehnično evalvacijo pomožnih strategij za uravnavanje emisij, vključeno v smernice Komisije z dne 26. januarja 2017; Komisijo poziva tudi, naj po potrebi sproži postopke za ugotavljanje kršitev;

Homologacija in skladnost v prometu

29. poziva, naj se v interesu potrošnikov in zaradi varstva okolja hitro sprejme predlog uredbe o homologaciji in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov (2016/0014(COD)) ⁽¹⁾, ki bo nadomestila sedanjo okvirno direktivo o homologaciji, ki naj začne veljati najkasneje leta 2020; meni, da je treba za izboljšanje sistema EU vsaj ohraniti raven ambicioznosti iz prvotnega predloga Komisije, zlasti glede uvedbe nadzora EU nad sistemom; meni tudi, da bi moral biti cilj medinstitucionalnih pogajanj o tej zadevi bolj celovit in usklajen sistem homologacije in tržnega nadzora, ki bi vključeval nadzor EU, skupne revizije in sodelovanje z nacionalnimi organi in med njimi;

30. meni, da lahko samo strožji nadzor na ravni EU zagotovi ustrezno izvrševanje zakonodaje EU o vozilih ter učinkovito in uspešno izvajanje ustreznih dejavnosti tržnega nadzora v EU; poziva Komisijo, naj zagotovi popolno in dosledno izvajanje novega okvira za homologacijo in tržni nadzor, usklajuje delo nacionalnih homologacijskih organov in organov za nadzor trga ter rešuje spore v primeru nesoglasij;

31. poziva k drastični okrepitvi tržnega nadzora na podlagi jasno opredeljenih pravil ter jasnejše razdelitve pristojnosti v okviru homologacijskega okvira EU, da se vzpostavi izboljšan, učinkovit in funkcionalen sistem;

32. meni, da bi moral nadzor znotraj novega okvira EU za homologacijo vključevati ponovno preskušanje vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki so že dani na trg, v primernem obsegu, s čimer se preveri, da so skladni s homologacijami in veljavno zakonodajo, in sicer z uporabo širokega spektra preskusov na osnovi statistično relevantnih vzorcev ter uvedbo popravilnih ukrepov, vključno z odpoklicem vozil, odvzemom homologacije in upravnimi kaznimi; meni, da so pri tej nalogi strokovno znanje in izkušnje Skupnega raziskovalnega središča bistvenega pomena;

33. poziva Komisijo in države članice, naj ocenijo prakso naključnih pregledov vozil takoj po izdelavi in v prometu, ki se izvajajo v ZDA, in na podlagi ugotovitev izboljšajo svoje dejavnosti tržnega nadzora;

34. predlaga, da se za osebna vozila naključni preskusi v okviru tržnega nadzora, tudi na podlagi neopredeljenih testnih protokolov, opravijo na vsaj 20 % novih modelov, danih na trg Unije vsako leto, ter na reprezentativnem številu starejših modelov, da bi preverili, ali so vozila skladna z zakonodajo Unije na področju varnosti v cestnem prometu in okolja; meni, da bi bilo treba pri izbiri vozil, ki jih je treba preskusiti na ravni Unije, ukrepati glede utemeljenih pritožb in upoštevati preskušanje tretjih strani, podatke, pridobljene z daljinskim zaznavanjem, poročila o rednih tehničnih pregledih in druge informacije;

35. poudarja, da morajo pristojni nacionalni organi sistematično zagotavljati uveljavljanje skladnosti proizvodnje in skladnosti v prometu, dodatno pa ju je treba usklajevati in nadzorovati na ravni EU; meni, da bi morala preskuse skladnosti proizvodnje in skladnosti vozil v prometu izvajati tehnična služba, ki ni hkrati pristojna za homologacijo teh vozil, in da bi bilo treba interne tehnične službe izključiti iz izvajanja preskusov emisij za namene homologacije; poziva države članice, naj enkrat za vselej pojasnijo, kateri organ je na njihovem ozemlju pristojen za nadzor trga, se prepričajo, da je ta organ seznanjen z vsemi svojimi pristojnostmi, in o tem obvestijo Komisijo; meni, da bosta tesnejše sodelovanje in izmenjava informacij med organi za nadzor trga v državah članicah in Komisijo, vključno z nacionalnimi načrti za nadzor trga, izboljšala splošno kakovost tega nadzora v EU in omogočila Komisiji, da ugotovi pomanjkljivosti v nacionalnih sistemih nadzora trga;

36. meni, da bodo večje usklajevanje in več razprav med homologacijskimi organi in Komisijo v obliki foruma, ki mu bo predsedovala Komisija, prispevali k spodbujanju dobre prakse s ciljem zagotavljanja učinkovitega in harmoniziranega izvajanja uredbe o homologaciji in nadzoru trga;

⁽¹⁾ Glej tudi Sprejeta besedila z dne 4.4.2017, P8_TA(2017)0097.

Torek, 4. april 2017

37. meni, da bi lahko možnost neodvisnega celovitega pregleda rezultatov homologacije, vključno s podatki iz preskusov v prostem teku, izboljšala učinkovitost okvira, in da bi morali biti ustrezni podatki dostopni zadevnim stranem;
38. poziva k ustreznemu in neodvisnemu financiranju homologacije, nadzoru trga in dejavnosti tehničnih služb, na primer z vzpostavitvijo strukture pristojbin, s financiranjem iz nacionalnih proračunov držav članic ali s kombinacijo obeh metod; meni, da bi morali biti homologacijski organi odgovorni za preverjanje trgovinskih in gospodarskih odnosov med proizvajalci avtomobilov in dobavitelji na eni in tehničnih služb na drugi strani, da bi preprečili navzkrižja interesov;
39. opozarja, da bi lahko za izboljšanje neodvisnosti sistema homologacije EU kot model uporabili sistem ZDA, kjer se pristojbine, ki jih plačajo proizvajalci za kritje programov za izdajo certifikatov in ugotavljanje skladnosti, posredujejo ministrstvu ZDA za finance, kongres ZDA pa nato dodeli sredstva Agenciji ZDA za varstvo okolja za izvajanje teh programov;
40. poziva k hitremu sprejetju, izvajanju in uporabi četrtega svežnja predpisov RDE, ki ureja uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje skladnosti v prometu in za preskušanje tretjih strani; poziva Komisijo, naj Skupnemu raziskovalnemu središču v novem homologacijskem okviru podeli mandat za izvajanje preskusov emisij s prenosnim sistemom za merjenje emisij v okviru preverjanja skladnosti v prometu na evropski ravni;
41. poziva sozakonodajalca, naj s prihodnjo uredbo o homologaciji in nadzoru trga motornih vozil po vsej EU vzpostavi omrežje za daljinsko zaznavanje po vsej EU, s katerim bi spremljali emisije voznega parka v realnih okoliščinah in ugotovili, katera vozila prekomerno onesnažujejo, da bi se osredotočili na preverjanje skladnosti v prometu in izsledili avtomobile, ki bi lahko bili nezakonito spremenjeni s strojno opremo (npr. plošče za izklop vračanja izpušnih plinov v motor (EGR), odstranitev filtra za trdne delce (DPF) ali selektivne katalitske redukcije (SCR) pri dizelskih motorjih) ali spremenjeno programsko opremo (nezakonito uravnavanje moči);
42. poziva Komisijo, naj uporabi pooblastila iz člena 17 Direktive 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov, da bi posodobila preskusne metode za redne tehnične preglede vozil, v okviru katerih bi merili emisije NO_x;
43. meni, da bi morali homologacijski organi, organi za nadzor trga in tehnične službe opravljati svoje naloge; meni, da bi morali zato znatno in stalno krepiti svojo usposobljenost, ter v zvezi s tem poziva k uvedbi rednih in neodvisnih pregledov njihovih zmogljivosti;
44. poziva Komisijo, naj preuči možnost uvedbe obveznosti za proizvajalce, da Komisijo obvestijo o izbrani tehnični službi, s čimer bi imela Komisija popoln pregled nad tem;
45. poziva države članice, naj zahtevajo, da proizvajalci avtomobilov homologacijskim organom razkrijejo in utemeljijo svoje strategije za uravnavanje emisij, kot velja za težka tovorna vozila;
46. poziva države članice, naj preučijo, ali so „standardne“ rešitve, ki jih predlaga proizvajalec za popravilo vozil, opremljenih z goljufivimi sistemi, dejansko v skladu s predpisi o emisijah, in poziva k izvajanju ključnih pregledov na popravljenih novih vozilih;

Izvrševanje in kazni

47. poziva k strožjemu in učinkovitejšemu izvrševanju pravil glede emisij vozil v EU; predlaga, naj se brez odlašanja reformira struktura upravljanja na področju avtomobilskih emisij, ki naj se uskladi z drugimi prevoznimi sektorji;
48. opozarja, da je namen pravil za merjenje emisij doseči boljše kakovost zraka, ki do sedaj ni bila dosežena deloma zaradi pomanjkljivega izvrševanja zakonodaje in deloma zaradi manipulacij nekaterih proizvajalcev avtomobilov; meni, da bi morali pristojni organi upoštevati emisije avtomobilov in podatke o spremembah kakovosti zraka, da bi ocenili, ali je bil namen dosežen;

Torek, 4. april 2017

49. predlaga vzpostavitev okvira za stalno mednarodno sodelovanje na področju emisij, da bi organom omogočili izmenjavo informacij in izvajanje skupnih nadzornih ukrepov; v EU se tovrstni ukrepi v zvezi z nekaterimi drugimi proizvodi že izvajajo;

50. poziva Komisijo, naj uvede postopke za ugotavljanje kršitev zoper države članice, ki niso vzpostavile učinkovitega nadzora trga in nacionalnega sistema kazni za kršitve zakonodaje EU v skladu z obstoječo zakonodajo;

51. meni, da bi morala biti Komisija v primeru ugotovljene neskladnosti vozil pooblaščenca, da proizvajalcem vozil naloži učinkovite, sorazmerne in odvračilne upravne globe in ukaže popravne in korektivne ukrepe; meni, da bi morale morebitne sankcije vključevati preklic homologacije in vzpostavitev vseevropskih programov za odpoklic;

52. meni, da bi bilo treba sredstva, pridobljena s plačilom glob, naloženih proizvajalcem avtomobilov, s postopki za ugotavljanje kršitev, sproženimi zoper države članice zaradi nespoštovanja zakonodaje EU o emisijah, in s premijami za presežne emisije za nove osebne avtomobile (proračunska postavka 711), uporabiti kot namenske prejemke za posebne projekte ali programe EU na področju kakovosti zraka in varstva okolja, prispevki iz bruto nacionalnega prihodka držav članic v proračun EU pa se zaradi tega ne bi smeli zmanjšati; poziva, naj se v ta namen v ustrezno zakonodajo Unije vključijo potrebne določbe; meni, da bi države članice lahko uporabile del sredstev, pridobljenih s plačilom glob, za povračilo škode osebam, ki so jih prizadele kršitve, in za druge podobne ukrepe v korist potrošnikov ali po potrebi za namene varstva okolja v državah članicah;

53. poziva države članice, naj poskrbijo, da bodo predpisane kazni za proizvajalce, ki kršijo določbe Uredbe (ES) št. 715/2007, učinkovite, sorazmerne in odvračilne, ter naj o njih nemudoma seznanijo Komisijo;

54. poziva države članice, naj glede na škandal v zvezi z goljufanjem pri emisijah uporabijo odločnejše ukrepe; poziva države članice in njihove homologacijske organe, naj preverijo informacije o osnovnih in pomožnih strategijah za uravnavanje emisij – ki jih morajo proizvajalci avtomobilov razkriti – za homologirana vozila Euro 5 in Euro 6, ki kažejo nerazložljivo obnašanje vozil v zvezi z emisijami med preskušanjem, in preverijo njihovo skladnost s smernicami Komisije za razlago določb o odklopnih napravah; poziva jih tudi, naj v primeru neskladnosti uporabijo razpoložljive sankcije, vključno z programi za obvezni odpoklic in s preklicem homologacij; poziva Komisijo, naj pri programih za odpoklic zagotovi usklajen pristop po vsej EU;

55. poziva države članice in Komisijo, naj lastnikom vozil, ki jih je to prizadelo, pojasnijo, ali je treba vozila, vključena v postopek, popraviti ali ne, ter pravne posledice popravil, ki se nanašajo na skladnost z zakonodajo o emisijah, obveznosti v zvezi s tehničnimi pregledi vozil, obdavčitev in posledice morebitne prerazvrstitve vozila itd.;

56. ugotavlja, da je zaradi pomanjkanja statističnih podatkov na nacionalni ravni težko zbrati informacije o kaznih v posameznih državah članicah; poziva Komisijo in države članice, naj redno zbirajo statistične podatke na tem področju;

57. poziva države članice in Komisijo, naj okrepijo evropske izvedbene mehanizme, kot je mreža Evropske unije za izvajanje in uveljavljanje okoljskega prava (IMPEL);

Pravice potrošnikov

58. meni, da bi morali potrošniki v EU, ki jih je prizadel škandal „Dieselgate“, prejeti ustrezno finančno nadomestilo zadevnega proizvajalca avtomobilov, in da programe za odpoklic, ki se le delno izvajajo, ne bi smeli obravnavati kot zadostno obliko nadomestila škode;

59. zato poziva Komisijo, naj predloži zakonodajni predlog za vzpostavitev sistema kolektivnih odškodnin, da bi zagotovili harmoniziran sistem za potrošnike v EU in tako odpravili sedanji položaj, v katerem so potrošniki v večini držav članic nezaščiteni; poziva Komisijo, naj oceni trenutne sisteme znotraj in zunaj EU, da bi opredelila dobre prakse na tem področju in jih vključila v svoj zakonodajni predlog;

Torek, 4. april 2017

60. meni, da bi bilo treba v primeru preklica homologacije vozila zaradi neskladnosti lastniku prizadetega vozila povrniti vso škodo v zvezi z nakupom tega vozila;
61. meni, da bi morali biti potrošniki upravičeni do ustreznega nadomestila, kadar se ugotovi, da morebitna potrebna popravila in prilagoditve v okviru programa odpoklica proizvajalca negativno vplivajo na prvotno delovanje vozila (v smislu porabe goriva, učinkovitosti, trajnosti sestavnih delov, emisij itd.);
62. poziva države članice, naj zagotovijo, da bodo potrošniki prejeli podrobne in izčrpne informacije o spremembah programov za odpoklic in vzdrževalnih pregledov, da bi izboljšali preglednost za potrošnike in zaupanje v trg avtomobilov;
63. obžaluje dejstvo, da se evropske potrošnike obravnava slabše kot ameriške; ugotavlja tudi, da potrošniki, ki jih je to prizadelo, pogosto dobijo nejasne in nepopolne informacije o vpletenih vozilih, obveznostih popravila vozila in posledicah tega;
64. obžaluje dejstvo, da EU nima enotnega in harmoniziranega sistema, v okviru katerega bi lahko potrošniki sprejemali skupne ukrepe za uveljavljanje svojih pravic, in ugotavlja, da v številnih državah članicah potrošniki nimajo nobene možnosti za sodelovanje pri takih ukrepih;
65. poudarja, da morajo vozila po odpoklicu izpolnjevati pravne zahteve, določene v zakonodaji EU; poudarja tudi, da bi bilo treba poleg programov za odpoklic razmisliti tudi o drugih oblikah odškodnine; v ta namen poziva Komisijo, naj oceni veljavne predpise EU o varstvu potrošnikov in po potrebi pripravi predloge;
66. poudarja, da je treba potrošnikom zagotoviti stvarne, natančne in zanesljive informacije o porabi goriva in emisijah onesnaževal zraka avtomobilov, da bi povečali ozaveščenost potrošnikov in jih podprli pri sprejemanju informiranih odločitev o nakupu avtomobila; poziva k reviziji direktive o označevanju vozil (1999/94/ES), pri čemer bi bilo treba upoštevati uvedbo obveznega zagotavljanja informacij o emisijah drugih onesnaževal zraka, kot so NOx in trdni delci, poleg informacij o porabi goriva in o CO₂;
67. poziva Komisijo in države članice, naj sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev poštenega in ustreznega nadomestila za potrošnike, po možnosti prek mehanizmov kolektivnih tožb;

Čista vozila

68. poziva Komisijo in pristojne organe držav članic, naj se polno posvetijo strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami in jo izvajajo;
69. poziva Komisijo in države članice, naj ocenijo učinkovitost obstoječih območij nizkih emisij v mestih, pri čemer naj upoštevajo, da standardi Euro za lahka motorna vozila ne odražajo emisij v realnih okoliščinah, ter naj preučijo koristi uvedbe nalepke ali standarda za izredno nizke emisije za vozila, ki ne presegajo mejnih vrednosti emisij v realnih okoliščinah;
70. poziva Komisijo in sozakonodajalca, naj se pri svojih politikah za izboljšanje okoljske učinkovitosti avtomobilov ravnajo po bolj celostnem pristopu, da bi zagotovili napredek na področju dekarbonizacije in ciljev glede kakovosti zraka, na primer s spodbujanjem elektrifikacije ali prehoda na alternativne vrste pogona v voznem parku;
71. poziva Komisijo, naj v ta namen pregleda direktivo o čisti energiji za promet (2014/94/EU) in pripravi osnutek uredbe o standardih CO₂ za vozni park, ki bo na trgu od leta 2025 dalje, in naj vanj vključi mandat glede vozil brez emisij in vozil z izredno nizkimi emisijami, v katerem bi bilo določeno postopno povečanje deleža vozil brez emisij in vozil z izredno nizkimi emisijami v vsem voznem parku, da bi do leta 2035 postopno odpravili nove avtomobile z emisijami CO₂;

Torek, 4. april 2017

72. poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo politiko zelenih javnih naročil, tako da javni organi kupujejo vozila brez emisij in vozila z izredno nizkimi emisijami za svoj vozni park ali za programe (delne) souporabe avtomobilov;

73. poziva Komisijo, naj pregleda mejne vrednosti emisij iz Priloge I Uredbe (ES) št. 715/2007 z namenom izboljšanja kakovosti zraka v Uniji in doseganja ravni kakovosti zunanega zraka Unije ter priporočenih vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije, in naj najkasneje do leta 2025 po potrebi predloži predloge za nove, tehnološko nevtralne mejne vrednosti emisij Euro 7, ki bi veljale za vsa vozila kategorij M₁ in N₁, dana na trg Unije;

74. poziva Komisijo, naj razmisli o pregledu Direktive o okoljski odgovornosti (2004/35/ES), da bi vključevala okoljsko škodo, ki jo povzroča onesnaženost zraka zaradi proizvajalcev avtomobilov, ki kršijo zakonodajo EU o emisijah avtomobilov; meni, da če bi bili proizvajalci avtomobilov finančno odgovorni za okoljsko škodo, ki jo povzročijo, bi bilo moč pričakovati višjo raven preprečevanja in previdnosti;

75. poziva Komisijo, naj skupaj z državami članicami zagotovi, da navadni delavci v avtomobilskem sektorju ne bodo prizadeti zaradi škandala z emisijami; zato bi morale države članice in proizvajalci avtomobilov usklajevati in spodbujati poklicno izobraževanje, da bi navadni delavci, katerih zaposlitev je bila prizadeta zaradi emisijskega škandala, dobili vso potrebno zaščito in možnosti za usposabljanje, da bi svoje spretnosti lahko uporabili na primer za trajnostne načine prevoza;

Pooblastila in omejitve preiskovalnega odbora

76. poziva Svet in Komisijo, naj si prizadevata za pravočasen zaključek pogajanj o predlogu Parlamenta o uredbi Evropskega parlamenta o podrobnih določbah o uresničevanju pravice Evropskega parlamenta do preiskave in razveljavitvi Sklepa 95/167/ES, Euratom, ESPJ;

77. meni, da je za izvajanje demokratičnega nadzora nad izvršno vejo oblasti bistvenega pomena, da ima Parlament preiskovalna pooblastila, ki ustrezajo pooblastilom nacionalnih parlamentov držav članic EU; meni, da mora biti Evropski parlament za izvajanje demokratičnega nadzora pristojen, da osebe pozove k obveznemu pričanju in zahteva predložitev dokumentov; meni, da je za uveljavljanje teh pravic potrebno, da se države članice dogovorijo za izvajanje sankcij zoper posameznike, ki se ne odzovejo na poziv ali ne predložijo dokumentov v skladu z nacionalno zakonodajo, ki ureja nacionalne parlamentarne preiskave; želi spomniti, da Parlament podpira stališče, poudarjeno v poročilu iz leta 2012 o tem vprašanju;

78. meni, da bi bilo treba pooblastila preiskovalnih odborov Parlamenta bolje uskladiti s pooblastili nacionalnih parlamentov, zlasti da bi bili pozivi posameznikov in njihovo sodelovanje učinkoviti ter da bi lahko v primeru zavrnitve sodelovanja uporabili sankcije; poziva Komisijo in države članice, naj podprejo s tem povezane določbe v sedanjem predlogu Parlamenta;

79. poziva Komisijo, naj čim prej spremeni kodeks ravnanja komisarjev, tako da vanj vključi določbe o odgovornosti nekdanjih komisarjev v okviru preiskave preiskovalnega odbora o oblikovanju politik in pripravi zakonodaje v času njihovega mandata;

80. poziva Komisijo, naj v času od sprejetja sklepa o ustanovitvi preiskovalnega odbora na plenarnem zasedanju do dejanskega začetka dela odbora pripravi prvi sklop dokumentov, ki se nanašajo na njegov mandat, da bi bile informacije hitreje predložene, kar bi že od začetka olajšalo njegovo delo; v zvezi s tem meni, da bi morala Komisija pregledati in izboljšati svoja pravila o arhiviranju in posredovanju dokumentov, da bi bile prihodnje poizvedbe lažje;

81. Komisiji predlaga, naj olajša pretok informacij in gradi na dosedanjih primerih dobre prakse, tako da vzpostavi enotno kontaktno točko za stike s preiskovalnimi odbori Parlamenta, zlasti ko preiskava zadeva več generalnih direktorotov;

Torek, 4. april 2017

82. ugotavlja, da Komisija in Svet v več nedavnih zadevah, ki so jih obravnavali preiskovalni in posebni odbori, v nekaterih primerih nista posredovala zahtevanih dokumentov ali sta jih predložila z veliko zamudo; meni, da je treba uvesti mehanizem odgovornosti, da bi zagotovili takojšen in zjamčen prenos dokumentov, ki jih preiskovalni odbor ali posebni odbor zahteva in do katerih je upravičen, Parlamentu;

83. poziva Komisijo, naj izboljša svoje zmogljivosti za pravočasno in dovolj kakovostno odzivanje na zahteve preiskovalnih odborov, novinarjev in državljanov po dokumentih v skladu z ustreznimi veljavnimi pravili o dostopu; poziva Komisijo, naj te dokumente predloži v njihovi prvotni obliki in se vzdrži spreminjanja in pretvorbe formata, saj je to zamudno in bi lahko spremenilo vsebino; nadalje naroča Komisiji, naj zagotovi, da se informacije, shranjene v strojno berljivi obliki, npr. v podatkovni bazi, tudi posredujejo v strojno berljivi obliki;

84. opozarja, da je za presojo, ali so informacije, na katere se nanaša zahteva, pomembne za delo odbora, odgovoren preiskovalni odbor; ugotavlja tudi, da o tem ne bi smel odločati prejemnik te zahteve; naroča Komisiji, naj to odgovornost ustrezno upošteva v svojih smernicah glede dostopa do zahtev za dokumente;

85. poziva države članice, naj spoštujejo svoje pravne obveznosti do preiskovalnih odborov, ki so določene v Sklepu 95/167/ES, Euratom, ESPJ, zlasti v členu 3; glede na znatne zamude pri odgovorih jih tudi poziva, naj preiskovalne odbore podpirajo v skladu z načelom lojalnega sodelovanja iz člena 4(3) PDEU;

86. poziva države članice, ki izvajajo nacionalne preiskave o emisijah onesnaževal iz osebnih avtomobilov, naj Komisiji in Parlamentu brez odlašanja in v celoti posredujejo podatke in ugotovitve opravljenih preiskav;

87. meni, da bi moral biti prvi del mandata preiskovalnega odbora namenjen zbiranju in analizi pisnih dokazov pred začetkom javnih zaslišanj; meni, da bi bilo koristno uvesti prehodno obdobje od konca zaslišanj do priprave končnega poročila, da bi lahko odbor končal zbiranje in ustrezno analizo dokazov ter jih v celoti vključil v poročilo;

88. meni, da je omejitev trajanja mandata preiskovalnih odborov na 12 mesecev arbitrarna in pogosto nezadostna; meni, da so člani preiskovalnega odbora so v najboljšem položaju, da ugotovijo, ali je preiskavo treba podaljšati in za koliko;

89. ugotavlja, da bi bilo treba v členu 198 Poslovnika Parlamenta jasneje določiti, kdaj naj bi se začel mandat preiskovalnega odbora; predlaga, da bi bilo treba omogočiti dovolj prilagodljivosti, da bi zagotovili dovolj časa za preiskave; poziva, naj se delo preiskovalnega odbora začne šele po prejetju zahtevanih dokumentov od institucij EU;

90. meni, da mandat prihodnjih preiskovalnih odborov ne bi smel nujno vključevati vmesnega poročila, da z njim ne bi posegali v končne sklepe preiskave;

91. meni, da bi morali biti v prihodnosti preiskovalni odbori drugače organizirani, da bi učinkoviteje in uspešneje organizirali in izvajali svoje delo, zlasti pri javnih zaslišanjih;

92. poudarja, da notranja upravna pravila Parlamenta temeljijo na ustaljeni praksi stalnih odborov in zato pogosto niso primerna za preiskovalne odbore, ki so *ad hoc* in začasne narave ter delujejo v neobičajnih okoliščinah, z natančno določenim namenom in v omejenem obdobju; zato meni, da bi z oblikovanjem omejenega niza pravil o učinkovitem delovanju preiskovalnih odborov v zvezi z izvajanjem zaslišanj in misij, na primer tako, da se zagotovi pošteno politično zastopnost, povečali učinkovitost; meni, da lahko zaradi finančnih omejitev pride do tega, da preiskovalni odbor ne more zaslišati vseh strokovnjakov, ki bi jih moral, da bi lahko opravil svojo nalogo; meni, da bi morali biti interni roki za izdajanje dovoljenj za zaslišanja in misije prožnejši;

93. meni, da bi morali imeti preiskovalni odbori prednost pri dostopu do namenskih virov v zadevnih službah Parlamenta, da bi lahko te obravnavale zahteve za študije, predstavitve idr. v predpisanih rokih;

Torek, 4. april 2017

94. ugotavlja, da veljavna pravila o dostopu do tajnih in drugih zaupnih informacij, ki jih Svet, Komisija ali države članice dajo na voljo Parlamentu v okviru preiskave, ne zagotavljajo popolne pravne jasnosti, temveč se na splošno razlagajo tako, kot da akreditirani parlamentarni pomočniki ne smejo dostopati do netajnih „drugih zaupnih informacij“ in jih preučiti v varni sobi za branje; ugotavlja, da številni poslanci menijo, da to pravilo ovira učinkovito in temeljito preučitev teh dokumentov v omejenem času, ki ga imajo preiskovalni odbori na voljo, in da je bil v primeru odbora TAXE 2 (posebni odbor za davčna stališča in druge ukrepe podobne narave ali s podobnim učinkom) akreditiranim parlamentarnim pomočnikom začasno in izjemoma dovoljen dostop, kar je omogočilo celovitejšo in učinkovitejšo uporabo teh virov; zato poziva, naj se v nov medinstitucionalni sporazum uvede jasna določba, ki bo akreditiranim parlamentarnim pomočnikom v vlogi podpore za poslance omogočila dostop do dokumentov na podlagi načela potrebe po seznanitvi; poziva pristojne organe, naj pospešijo pogajanja o tej točki tako, da ne ovirajo uspešnosti in učinkovitosti prihodnjih in potekajočih parlamentarnih preiskav;

o

o o

95. naroči svojemu predsedniku, naj to priporočilo in končno poročilo preiskovalnega odbora posreduje Svetu, Komisiji ter parlamentom držav članic.
