



PIENĒMĒTIE TEKSTI

Pagaidu versija

P8_TA-PROV(2019)0329

Jaunākās norises saistībā ar dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb "dīzeļgeitu"

Eiropas Parlamenta 2019. gada 28. marta rezolūcija par jaunākajām norisēm saistībā ar dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb "dīzeļgeitu" (2019/2670(RSP))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 226. pantu,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas 1995. gada 19. aprīļa Lēmumu 95/167/EK, Euratom, EOTK par sīki izstrādātiem Eiropas Parlamenta izmeklēšanas tiesību izmantošanas noteikumiem¹,
- ņemot vērā 2015. gada 17. decembra Lēmumu (ES) 2016/34 par Izmeklēšanas komitejas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē izveidi, kompetenci, skaitlisko sastāvu un pilnvaru termiņu²,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem („Euro 5” un „Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai³,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvu 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai⁴,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Regulu (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK)

¹ OV L 113, 19.5.1995., 1. lpp.

² OV L 10, 15.1.2016., 13. lpp.

³ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

⁴ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK¹,

- ņemot vērā Komisijas 2016. gada 20. aprīļa Regulu (ES) 2016/646, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 692/2008 attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 6”)²,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai³,
 - ņemot vērā tā 2015. gada 27. oktobra rezolūciju par emisiju mērījumiem autobūves nozarē⁴,
 - ņemot vērā tā 2016. gada 13. septembra rezolūciju par izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē⁵ (balstoties uz starposma ziņojumu, ko sagatavojusi Izmeklēšanas komiteja saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē),
 - ņemot vērā Izmeklēšanas komitejas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē 2017. gada 2. marta galīgo ziņojumu,
 - ņemot vērā tā 2017. gada 4. aprīļa ieteikumu Padomei un Komisijai, ņemot vērā izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē⁶,
 - ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2019. gada 7. februāra informatīvo apskatu par ES reakciju uz dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb “dīzeļgeitu”,
 - ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas (“Tiesa”) 2018. gada 13. decembra spriedumu apvienotajās lietās T-339/16, T-352/16 un T-391/16⁷,
 - ņemot vērā Eiropas Ombuda ieteikumu lietā 1275/2018/EWM,
 - ņemot vērā 2019. gada 13. marta rezolūciju par Eiropas nodrošinātu aizsardzību: tīrs gaiss visiem⁸,
 - ņemot vērā Reglamenta 123. panta 2. punktu,
- A. tā kā Parlaments ir pieprasījis no Komisijas visaptverošu ziņojumu par Komisijas un dalībvalstu veiktajiem pasākumiem, reaģējot uz Izmeklēšanas komitejas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (turpmāk — “EMIS komiteja”) secinājumiem un ieteikumiem;
- B. tā kā 2018. gada 18. oktobrī Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU komisāre *Elżbieta Bieńkowska* nosūtīja vēstuli bijušajam EMIS komitejas

¹ OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.

² OV L 109, 26.4.2016., 1. lpp.

³ OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.

⁴ OV C 355, 20.10.2017., 11. lpp.

⁵ OV C 204, 13.6.2018., 21. lpp.

⁶ OV C 298, 23.8.2018., 140. lpp.

⁷ Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid / Komisija*, T-339/16, T-352/16 un T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

⁸ Pieņemtie teksti, P8_TA(2019)0186.

priekšsēdētājam, kurā bija tabula ar Komisijas veiktajiem turpmākajiem pasākumiem, un tā Komisija atbildēja uz prasību par visaptverošu ziņojumu par Komisijas un dalībvalstu veiktajiem pasākumiem saistībā ar EMIS komitejas secinājumiem un ieteikumiem;

- C. tā kā šai vēstulei pievienotajā tabulā skarti vien ieteikumos minētie jautājumi un nav aplūkoti EMIS komitejas secinājumi, jo īpaši attiecībā uz kļūdām pārvaldē un ES tiesību aktu pārkāpumiem; tā kā komisāre *E. Bieñkowska* minētajā tabulā vairākkārt uzsvērusi, ka daži ieteikumos minētie jautājumi nav viņas kompetencē;
- D. tā kā 2018. gada 12. oktobrī Eiropas Ombuds atzina par pamatotu Eiropas Parlamenta deputāta sūdzību un konstatēja, ka Komisijas atteikums dot publisku piekļuvi visām dalībvalstu pārstāvju nostājām saistībā ar vides informāciju ir atzīstams par administratīvu kļūmi;
- E. tā kā šī Komisijas obstruktīvā rīcība ievērojami kavēja EMIS komitejas darbu un viens no negatīvajiem rezultātiem bija tāds, ka samazinājās deputātiem pieejamās informācijas apjoms, kad tie uzklausa Komisijas pārstāvjus;
- F. tā kā 2018. gada 13. decembrī Eiropas Savienības Vispārējā tiesa nolēma atbalstīt prasības, ko bija iesniegušas Parīzes, Briseles un Madrides pilsētas (Eiropas Savienības Tiesas spriedums apvienotajās lietās T-339/16, T- 352/16 un T-391/16), un daļēji atcēla Komisijas Regulu Nr. 2016/646, ar kuru tika noteiktas pārāk augstas slāpekļa emisiju robežvērtības jaunu vieglo pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu testos;
- G. tā kā 2019. gada 22. februārī Komisija nolēma pārsūdzēt šo spriedumu, kas var atvirzīt laikā Tiesas noteikto termiņu, līdz kuram var palikt spēkā tā saucamie atbilstības koeficienti;
- H. tā kā 2016. gada 6. decembrī Komisija nolēma uzsākt pārkāpuma procedūras pret septiņām dalībvalstīm, proti, Apvienoto Karalisti, Čehiju, Grieķiju, Lietuvu, Luksemburgu, Spāniju un Vāciju, par to, ka tās nav izveidojušas sankciju sistēmas nolūkā atturēt automobiļu ražotājus no tiesību aktu par transportlīdzekļu emisijām pārkāpumiem vai uzliktu šādas sankcijas “Volkswagen” grupas gadījumā;
- I. tā kā 2017. gada 17. maijā Komisija sāka vēl vienu pārkāpuma procedūru attiecībā uz “Fiat Chrysler Automobiles” (*FCA*) grupas izmantotajām emisiju kontroles stratēģijām un Itālijas nespēju pildīt savu pienākumu veikt korektīvus pasākumus un piemērot sankcijas šim ražotājam;
- J. tā kā ka šīs procedūras, kas turpinās pret Apvienoto Karalisti, Itāliju, Luksemburgu un Vāciju, tika uzsāktas pirms vairāk nekā diviem gadiem, taču, neraugoties uz to, Komisija vēl arvien nav veikusi nekādas turpmākas darbības un vienīgi nosūtījusi papildu brīdinājuma vēstules, lai pieprasītu plašāku informāciju no dalībvalstīm;
- K. tā kā šķiet, ka dažu dalībvalstu sadarbību ar Komisiju šajā jautājumā nevar uzskatīt par godprātīgu;
- L. tā kā Eiropas Revīzijas palātas priekšsēdētājs *Klaus-Heiner Lehne* 2018. gada 16. oktobra paziņojumā presei par Eiropas Revīzijas palātas 2019. gada darba programmu norādīja, ka Revīzijas palāta izvērtēs ES pieeju transportlīdzekļu emisiju mērīšanai, lai “noteiktu, vai ES pilda sniegtos solījumus”.

- M. tā kā Eiropas Revīzijas palātas 2019. gada 7. februāra informatīvajā apskatā par ES reakciju uz dīzeļdzinēju emisiju skandālu jeb “dīzeļgeitu” norādīts, ka joprojām tiek ekspluatēts liels skaits piesārņojošu transportlīdzekļu un konstatēts, ka notiekošajai transportlīdzekļu atsaukšanai un šajā sakarībā veiktajiem programmatūras atjauninājumiem ir bijusi ierobežota ietekme uz NOx emisijām;
- N. tā kā Vācija pieprasa Vācijas automobiļu ražotājiem piedāvāt automašīnu īpašniekiem apmaiņas programmu vai transportlīdzekļa tehnisku modernizāciju, aprīkojot to ar selektīvu katalītiskās reducēšanas (*SCR*) sistēmu;
- O. tā kā ar ļoti piesārņojošajiem dīzeļmotoru transportlīdzekļiem saistītās problēmas joprojām lielā mērā nav atrisinātas, jo tie vēl daudzus gadus turpinās nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kvalitāti, ja Komisija un dalībvalstis neveiks efektīvas saskaņotas darbības, lai samazinātu to radītās kaitīgās emisijas, jo īpaši teritorijās, uz kurām šie transportlīdzekļi lielā skaitā tiek eksportēti;
- P. tā kā saskaņā ar dalībvalstu Komisijai nosūtīto informāciju atsaukšanas kampaņas dalībvalstīs attiecas tikai uz ierobežotu skaitu automašīnu no šādiem ražotājiem: “Volkswagen”, “Renault”, “Daimler”, “Opel” un “Suzuki”;
- Q. tā kā vairākas nevalstiskās organizācijas un plašsaziņas līdzekļi ir ziņojuši par aizdomīgām parādībām attiecībā uz vēl vairāku citu ražotāju modeļu emisijām vai pārsniegtiem piesārņojuma ierobežojumiem, kas noteikti ES tiesību aktos;
- R. tā kā vairākas dalībvalstis, proti, Bulgārija, Īrija, Slovēnija, Ungārija un Zviedrija, joprojām nav nosūtījušas Komisijai nekādu informāciju par savām transportlīdzekļu atsaukšanas kampaņām;
- S. tā kā Komisijas atbilde uz “dīzeļgeitas” skandālu ietvēra ne tikai Direktīvas 2007/46/EK pārskatīšanu, bet arī priekšlikumu direktīvai par pārstāvības prasībām patērētāju kolektīvo interešu aizsardzībai (COM(2018)0184); tā kā šādi saistoši tiesību akti ir būtiski, lai nodrošinātu, ka patērētājiem ir skaidras tiesības un ka viņi var veikt jēgpilnu kolektīvu rīcību, jo īpaši tādēļ, ka 2013. gada Ieteikums par kolektīvo tiesisko aizsardzību tika vāji īstenots lielākajā daļā dalībvalstu; tā kā Amerikas Savienotajās Valstīs, kur kolektīvo prasību sistēma ir labi attīstīta, “dīzeļgeitā” cietušie saņem kompensācijas maksājumus no USD 5000 līdz USD 10 000 apmērā, savukārt Eiropas patērētāji vēl arvien gaida pienācīgu kompensāciju; tā kā šis priekšlikums ir viens no daudziem, kas tiek bloķēti Padomē;
- T. tā kā Komisijas priekšsēdētājs *J. C. Juncker* ir ierosinājis pārskatīt 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹, lai liktu dalībvalstīm nodrošināt lielāku pārredzamību attiecībā uz nostājām, ko tās pieņem komiteju līmenī; tā kā pārredzamāka procedūra attiecībā uz emisiju testu reālos braukšanas apstākļos (*RDE*) būtu liegusi dalībvalstīm nepamatoti aizkavēt procedūru, kā paskaidrots EMIS secinājumos; tā kā arī šis dokuments ir viens no daudziem, kas tiek bloķēti Padomē;
- U. tā kā pēc Eiropas Biroja krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) veiktās izmeklēšanas Eiropas

¹ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

Investīciju banka un "Volkswagen AG" ir panākušas vienošanos par apakšprojekta daļu saistībā ar EUR 400 miljonu lielo aizdevumu, kas tika piešķirts 2009. gadā un saskaņā ar grafiku pilnībā atmaksāts 2014. gada februārī;

- V. tā kā saskaņā ar šo vienošanos Eiropas Investīciju banka pabeigs izmeklēšanu un "Volkswagen AG" brīvprātīgi nepiedalīsies nevienā Eiropas Investīciju bankas projektā 18 mēnešu izslēgšanas periodā;

Komisijas pienākumi

1. atgādina, ka saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 17. panta 8. punktu Komisija kopumā ir atbildīga Eiropas Parlamenta priekšā; tāpēc pauž nožēlu, ka Komisija kopumā nav iesniegusi Parlamentam visaptverošu ziņojumu par veiktajiem pasākumiem saistībā ar EMIS komitejas secinājumiem un ieteikumiem;
2. pauž nožēlu par to, ka iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU komisāres *E. Bienkowska* vēstule bijušajam EMIS komitejas priekšsēdētājam ir nepietiekama, jo ne visi jautājumi ir komisāres kompetencē, kā tas ir norādīts vēstulē, un vēstulē nav atspoguļoti risinājumi saistībā ar EMIS komitejas secinājumiem;
3. aicina Komisiju nekavējoties nosūtīt Parlamentam visaptverošu un iestādes kopumā apstiprinātu ziņojumu, kā to pieprasa Parlaments savā rezolūcijā, un kas attiektos ne tikai uz ieteikumiem, bet arī uz parlamentārās izmeklēšanas pamatuzdevuma izpildi, proti, EMIS komitejas secinājumiem, jo īpaši attiecībā uz administratīvām kļūmēm un ES tiesību aktu pārkāpumiem; uzskata, ka Komisijai, pamatojoties uz EMIS komitejas secinājumiem, vajadzētu izdarīt skaidrus politiskus secinājumus;
4. ņem vērā Ombuda ieteikuma apstiprināto, proti, Komisija ir ievērojami kavējusi oficiālas parlamentārās izmeklēšanas komitejas darbu; uzskata, ka Komisijai ir jāizdara skaidri politiski secinājumi par šo nepareizo rīcību;
5. aicina Komisiju piešķirt piekļuvi tehnisko komiteju sanāksmju protokoliem kopumā un jo īpaši Mehānisko transportlīdzekļu tehniskās komitejas sanāksmju protokoliem;
6. aicina Komisiju publicēt vadlīnijas par transportlīdzekļu atsaukšanu, sīki izklāstot, kā jānodrošina atsaukto transportlīdzekļu atbilstība attiecīgajiem ES noteikumiem, tostarp piemērojot tehnikas modernizāciju, ja programmatūras atjauninājumi nenodrošina atbilstību emisiju ierobežojumiem;
7. aicina Komisiju vadlīnijās iekļaut pasākumus, lai nodrošinātu, ka ļoti piesārņojoši transportlīdzekļi nepaliek aprītē lietoto transportlīdzekļu tirgū, tostarp citās dalībvalstīs un trešās valstīs;
8. aicina Komisiju sekot līdzi tam, kā dalībvalstis izveido un veic tirgus uzraudzības pārbaudes saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2018/858;
9. aicina Komisiju turpināt darbu pie pirmā posma pārkāpumu procedūrā pret Apvienoto Karalisti, Itāliju, Luksemburgu un Vāciju, ņemot vērā, ka šīs procedūras tika uzsāktas pirms vairāk nekā diviem gadiem, un izdot pamatotus atzinumus;
10. atzinīgi vērtē Eiropas Savienības Tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu, kurā secināts, ka Komisijai nebija tiesību otrās *RDE* paketes ietvaros grozīt "Euro 6"

standartā noteiktās NOx emisijas robežvērtības; atzīmē arī Tiesas secināto, ka Komisija nav sniegusi pietiekamu tehnisko paskaidrojumu par vajadzību pielāgot NOx emisiju robežvērtības, ieviešot atbilstības koeficientus; uzskata, ka “Euro 6” standartā noteiktās NOx emisijas robežvērtības ir jāasniedz normālas lietošanas apstākļos un ka Komisijas pienākums ir izstrādāt *RDE* testus tā, lai tie atspoguļotu emisijas reālos braukšanas apstākļos;

11. pauž nožēlu par Komisijas lēmumu pārsūdzēt Tiesas spriedumu lietās T-339/16, T-352/16 un T-391/16 un aicina Komisiju mainīt savu lēmumu, ņemot vērā nesenos notikumus;
12. aicina Komisiju informēt Parlamentu, ja lēmums par pārsūdzību atvirzīs laikā Tiesas noteikto termiņu, līdz kuram atbilstības koeficienti var palikt spēkā;
13. aicina Komisiju ievērot Regulā Nr. 715/2007 noteiktās pašreizējās emisiju robežvērtības, kas jāievēro reālos braukšanas apstākļos saskaņā ar šo regulu, un neievieš jaunus korekcijas koeficientus (t. i., atbilstības koeficientus), kas šos juridiskos ierobežojumus padarītu mazāk stingrus;
14. pauž nožēlu par to, ka *OLAF* ziņojums pēc izmeklēšanas saistībā ar EIB aizdevumu „Antrieb RDI” uzņēmumam “Volkswagen AG” nekad netika publiskots, un pauž nožēlu par EIB veikto pasākumu nepietiekami stingrību;

Dalībvalstu pienākumi

15. aicina dalībvalstis nekavējoties sniegt visu Komisijai vajadzīgo informāciju, lai tā varētu sagatavot ziņojumu par darbībām, ko Komisija un dalībvalstis veikušas saistībā ar EMIS komitejas secinājumiem un ieteikumiem;
16. pauž nožēlu par dalībvalstu atšķirīgo pieeju un koordinācijas trūkumu transportlīdzekļu atsaukšanā un apmaiņas programmu piedāvāšanā; uzskata, ka šīs atšķirīgās pieejas apdraud patērētāju intereses, vides aizsardzību, iedzīvotāju veselību un iekšējā tirgus darbību;
17. aicina dalībvalstis steidzami īstenot nepieciešamos pasākumus, lai atsauktu vai izņemtu no tirgus lielu daudzumu piesārņojošu automobiļu, un pilnībā sadarboties ar Komisiju par kopēju pieeju atsaukšanas darbībām, pamatojoties uz Komisijas vadlīnijām;
18. pauž nožēlu par to, ka vācu automobiļu ražotājiem Vācijā piemērotās apmaiņas programmas un tehnikas modernizācijas prasības netiek īstenotas ārpus Vācijas vai netiek piemērotas citiem automobiļu ražotājiem Savienībā;
19. aicina dalībvalstis un automobiļu ražotājus koordinēt prasībām neatbilstīgu dīzeļdzinēja transportlīdzekļu tehnikas, tostarp *SCR* sistēmas, obligāto modernizāciju, lai samazinātu slāpekļa dioksīda (NO₂) emisijas un padarītu pašreizējos autoparkus tīrākus; uzskata, ka šo modernizāciju izmaksas jāsedz atbildīgajam automobiļu ražotājam;
20. aicina dalībvalstis, kas vēl nav sniegušas nekādu informāciju par savām atsaukšanas programmām, bez kavēšanās to sniegt Komisijai;
21. aicina dalībvalstis nodrošināt tirgus uzraudzības pārbaūžu efektivitāti un, kā ieteikts Revīzijas palātas informatīvajā apskatā, pārbaudīt aprītē esošos automobiļus ārpus *RDE*

parametriem, lai nodrošinātu, ka ražotāji paši savās iekārtās neoptimizē transportlīdzekļus šiem *RDE* testiem;

22. aicina dalībvalstis, kas iesaistītas attiecīgajās pārkāpumu procedūrās, pilnībā sadarboties ar Komisiju un sniegt tai visu vajadzīgo informāciju;
 23. aicina dalībvalstis novērst to, ka automobiļu ražotāji izmanto jaunas elastības iespējas vispārēji harmonizētās vieglo transportlīdzekļu testa procedūras (*WLTP*) laboratorijas testā, lai samazinātu to CO₂ emisiju rādītājus;
 24. atgādina dalībvalstīm par nepieciešamību nodrošināt, lai visām automašīnām tirdzniecības vietās būtu norādītas tikai *WLTP* CO₂ vērtības, un tā izvairīties no neskaidrību radīšanas patērētājiem, kā arī uzsver, ka dalībvalstīm būtu jāpielāgo transportlīdzekļu nodokļi un fiskālie stimuli *WLTP* vērtībām, ievērojot principu, ka *WLTP* nevajadzētu negatīvi ietekmēt patērētājus;
 25. mudina Eiropas Savienības Padomi uzņemties atbildību un steidzami pieņemt vispārēju pieeju attiecībā uz priekšlikumu direktīvai par pārstāvības prasībām patērētāju kolektīvo interešu aizsardzībai un attiecībā uz priekšlikumu pārskatīt Regulu (ES) Nr. 182/2011;
 26. uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt augstu un vienādu patērētāju aizsardzības līmeni vienotajā tirgū attiecībā pret jebkādam automobiļu ražotāju turpmākām manipulācijām, kuru rezultātā rodas par paredzētajām lielākas emisijas, un aicina dalībvalstis atbalstīt taisnīgas, cenas ziņā pieejamas un savlaicīgas kolektīvās tiesiskās aizsardzības procedūras;
 27. aicina dalībvalstis un Komisiju veikt apņēmīgus pasākumus, lai visās dalībvalstīs veicinātu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu pieejamību, vienlaikus izvairoties no vecu, ļoti piesārņojošu transportlīdzekļu izmantošanas pieauguma dalībvalstīs ar zemākiem ienākumiem;
 28. šajā sakarībā uzsver, ka uzlādes infrastruktūras pieejamībai un pieklūstamībai, tostarp privātās un sabiedriskās ēkās saskaņā ar Ēku energoefektivitātes direktīvu (ĒEED)¹, kā arī elektrotransportlīdzekļu konkurētspējai ir izšķiroša nozīme, lai palielinātu patērētāju vēlmi tos iegādāties;
 29. mudina Eiropas Padomes priekšsēdētāju un Komisijas priekšsēdētāju piedalīties Eiropas Parlamenta pirmajā plenārsēdē 2019. gada aprīlī, lai atbildētu uz visiem atlikušajiem jautājumiem par EMIS komitejas secinājumiem un ieteikumiem, Ombuda ieteikumu un citiem šīs rezolūcijas elementiem;
-
- ◦
30. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu valdībām un parlamentiem.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Direktīva (ES) 2018/844, ar ko groza Direktīvu 2010/31/ES par ēku energoefektivitāti un Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti (OV L 156, 19.6.2018., 75. lpp.).