|  |  |
| --- | --- |
| Eiropas Parlaments2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{EMIS}Izmeklēšanas komiteja saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē</Commission>

<Date>{16/12/2016}16.12.2016</Date>

<TitreType>DARBA DOKUMENTS Nr. 1</TitreType>

<Titre>par izmeklēšanu saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē Ievads</Titre>

<Commission>{EMIS}Izmeklēšanas komiteja saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē</Commission>

Referenti: <Depute>*Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy*</Depute>

# 1. Ievads

## 1.1. Izmeklēšanas komiteja un tās pilnvaras

Eiropas Parlaments 2015. gada 17. decembrī nolēma izveidot **izmeklēšanas komiteju**, lai — neskarot dalībvalstu vai Savienības tiesu iestāžu jurisdikciju, — izskatītu **pārkāpumus** vai **administratīvas kļūmes**, kas varētu būt pieļautas, īstenojot Savienības tiesību aktus saistībā ar **emisiju mērījumiem autobūves nozarē**.

Problēmas, kuru rezultātā tika izveidota izmeklēšanas komiteja, ir saistītas ar Paziņojumu par Tīra gaisa likuma pārkāpumu, ko 2015. gada 18. septembrī Amerikas Savienoto Valstu Vides aizsardzības aģentūra *(EPA)* izsniedza “Volkswagen” grupai. Paziņojumā tika apgalvots, ka grupa dažiem transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem ir uzstādījusi programmatūru, lai noteiktu, kad transportlīdzeklim tiek veikts emisiju tests, un ka šī programmatūra ieslēdz pilna apjoma emisiju kontroli tikai testa laikā, bet mazina tās efektivitāti normālos braukšanas apstākļos. Tā rezultātā tie automobiļi, kuri atbilst emisiju standartiem laboratorijā, normālos ekspluatācijas apstākļos izdala slāpekļa oksīdu līmeni, kas līdz pat 40 reizēm pārsniedz standartu. *EPA* uzskata, ka šī programmatūra ir pārveidošanas ierīce un tādas ir aizliegtas saskaņā ar ASV Tīra gaisa likumu.

ES emisijas standartus vieglajiem kravas automobiļiem nosaka **Regulā (EK) Nr. 715/2007** par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (***Euro 5* un *Euro 6***). Vispārīgo kontekstu nodrošina **Pamatdirektīva 2007/46/EK** par tipa apstiprināšanu, kurā noteiktas drošības un vides prasības, kas mehāniskajiem transportlīdzekļiem jāievēro, pirms tie tiek laisti ES tirgū.

Regulā (EK) Nr. 715/2007 tiek prasīts, lai *“daļas, kas varētu radīt emisiju, būtu plānotas, konstruētas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu”* emisijas standartiem un tajā aizliedz *„tādu pārveidošanas ierīču lietošanu, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti”* (izņemot gadījumus, kad šādas ierīces attaisno nepieciešamība aizsargāt motoru pret bojājumiem vai negadījumiem).

ASV *EPA* konstatējumi veicināja vairāku izmeklēšanu uzsākšanu Eiropas Savienībā par iespējamu aizliegtu pārveidošanas ierīču izmantošanu un atšķirībām, kādas ir starp piesārņojošo vielu emisijām, mērot tās tipa apstiprināšanas procesā laboratorijā, un tām pašām emisijām, mērot tās reālos ekspluatācijas apstākļos.

Kopš 2010.–2011. gada vairākos pētījumos, tostarp Komisijas Kopīgā pētniecības centra publikācijās ir norādīts uz ievērojamām atšķirībām slāpekļa oksīdu emisijās no dīzeļdzinēju transportlīdzekļiem, ko pārdod ES tirgū.

2015. gada 27. oktobrī Eiropas Parlaments pieņēma rezolūciju par emisiju mērījumiem autobūves nozarē, kurā aicināja *“veikt Komisijas un dalībvalstu iestāžu lomas un atbildības rūpīgu izmeklēšanu, cita starpā ņemot vērā problēmas, kas konstatētas Komisijas Kopīgā pētniecības centra 2011. gada ziņojumā”*.

Ņemot vērā šo rezolūciju, Parlaments 2015. gada 17. decembrī izveidoja izmeklēšanas komiteju 45 deputātu sastāvā, lai veiktu šādu izmeklēšanu. Parlamenta apstiprinātajās izmeklēšanas komitejas pilnvarās — tās pilnībā iekļautas **A pielikumā** — šai komitejai uzdots:

 pārbaudīt, vai Komisija ir izpildījusi Regulā (EK) Nr. 715/2007 noteikto prasību **pārskatīt testu ciklus**, ko izmanto emisiju mērīšanā, un tos savlaicīgi pielāgot, lai tie atspoguļotu **faktisko emisiju daudzumu**, ja ir pierādījumi par **atšķirībām** starp laboratorijā izmērītām emisijām un vērtībām, kas izmērītas reālos braukšanas apstākļos;

 izmeklēt to, vai dalībvalstis ir pienācīgi izpildījušas **aizliegumu izmantot pārveidošanas ierīces** un vai Komisija to pienācīgi uzraudzījusi, vai Komisija ir pieņēmusi pasākumus, ar ko novērš pārveidošanas ierīču lietošanu, un vai bija pierādījumi par pārveidošanas ierīču izmantošanu, pirms ASV *EPA* iesniedz paziņojumu par pārkāpumiem (arī attiecībā uz CO2 emisijām);

 izmeklēt to, vai dalībvalstis ir noteikušas nepieciešamās **sankcijas** ražotājiem par Regulas (EK) Nr. 715/2007 pārkāpumiem un veikušas visus vajadzīgos pasākumus to īstenošanai;

 izvērtēt Direktīvas 2007/46/EK noteikumu īstenošanu, lai nodrošinātu ražoto transportlīdzekļu un sistēmu **atbilstību** apstiprinātajam tipam.

Komitejai tika uzdots iesniegt Parlamentam šo **galīgo ziņojum**u par izmeklēšanas **rezultātiem** **un secinājumiem** 12 mēnešu laikā pēc darba sākšanas.

Izmeklēšanas komitejai tika arī uzdots sniegt jebkādus **ieteikumus**, ko tā uzskata par vajadzīgiem savas kompetences ietvaros. Šie ieteikumi Parlamenta izskatīšanai tiks iesniegti **atsevišķā priekšlikumā**.

## 1.2. Darba metodes

Izmeklēšanas komiteja saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē tika izveidota 2016. gada 2. martā un tā tikās 27 reizes. Komitejas darbu vadīja deputāte *Kathleen Van Brempt* (S&D, Beļģija). Komiteja par referentiem iecēla deputātus *Pablo Zalba Bidegain* (PPE, Spānija) un *Gerben-Jan Gerbrandy* (ADLE, Nīderlande). 2016. gada 24. novembrī *P. Zalba Bidegain* pārtrauca pildīt EP deputāta pienākumus un viņa vietā par referentu iecēla *Jens Gieseke* (EPP, Vācija). Saraksts ar visiem komitejas locekļiem un viņu pienākumiem iekļauts **B pielikumā**.

Komiteja sagatavoja **darba plānu** mutisku un rakstisku liecību iegūšanai, kas tai bija nepieciešamas uz gadu sniegto pilnvaru izpildei, un tajā iekļāva vairākus darbības virzienus, kuri apkopoti turpmāk tekstā.

 Tika izstrādāta programma uzaicināto **liecinieku un ekspertu uzklausīšanai**, lai iegūtu nepieciešamās **mutiskās liecības**. 48 sanāksmēs Komiteja uzklausīja 64 lieciniekus. Visu uzklausīšanu **stenogrammas** ir pieejamas tīmekļa vietnē. Lai sagatavotu ikvienu uzklausīšanu, komiteja lūdza visus uzaicinātos ekspertus vai lieciniekus pirms tam atbildēt uz vairākiem **rakstiskiem jautājumiem**, un nepieciešamības gadījumā jautājumi tika uzdoti arī pēc uzklausīšanas.

 Komiteja nosūtīja **rakstiskas anketas** Komisijai, dalībvalstu iestādēm, automobiļu ražotājiem, autobūves uzņēmumu piegādātājiem un Eiropas Investīciju bankai (EIB).

 Komiteja **pieprasīja dokumentus** no Komisijas un dalībvalstīm nolūkā vākt attiecīgas **rakstiskas liecības**. Kopā iegūts tūkstošiem lappušu liecību.

 Informācijas iegūšanai tika rīkotas divas **faktu vākšanas misijas**. Viena no tām bija uz Komisijas Kopīgo pētniecības centru, otra uz Luksemburgu, Franciju un Vāciju.

 Komiteja pasūtīja **divus pētījumus** un vairākus **informatīvus ziņojumus**.

 Komitejas tīmekļa vietnē tika publicēts **uzaicinājums iesniegt liecības**, atsaucoties uz kuru komitejai varēja nosūtīt informāciju.

 Komitejas sanāksmju darba kārtībā tika iekļautas arī papildu uzstāšanās un **viedokļu apmaiņas** ar attiecīgajiem dalībniekiem.

Minēto darbību atbalstam tika veikti citi pasākumi, tostarp lūdzot Parlamenta Juridiskā dienesta oficiālu rakstisku atzinumu par to, vai personas var aicināt liecināt Komitejā, ja pret tām uzsākta tiesvedība.

Pilnīgs un detalizēts saraksts par visām komitejas darbībām saskaņā ar tās darba plānu ir sniegts **C pielikumā**, un visi izmeklēšanas gaitā savāktie **publiskie pierādījumi** pieejami **komitejas tīmekļa vietnē**:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/lv/emis/publications.html?tab=Evidence>

Visa komitejas oficiālā saziņa, izmantotie pētījumi un citi attiecīgie dokumenti arī ir pieejami tīmekļa vietnē:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/lv/emis/publications.html>

2016. gada 13. jūlijā Komiteja vienbalsīgi pieņēma **starpposma ziņojumu**, ko tās pilnvaras paredzēja izdarīt 6 mēnešus pēc darba sākšanas. Starpposma ziņojumu Parlaments apstiprināja 2016. gada 13. septembrī.

2017. gada 28. februārī izmeklēšanas komiteja apstiprināja šo **galīgo ziņojumu** un iesniedza to Parlamentam. Tajā pašā dienā tika pieņemti Komitejas **ieteikumi**.

## 1.3. Ziņojuma uzbūve

Šis ziņojums ir organizēts **tematiskās nodaļās**, lai strukturētā veidā izklāstītu visu informāciju, kas bija vajadzīga Komitejas pilnvaru izpildei.[[1]](#footnote-1)

**2. nodaļā** sniegta pamatinformācija par autotransporta radīto piesārņojošo vielu emisiju atmosfērā un tehnoloģijām šo emisiju samazināšanai.

Izmeklēšanā iegūto pierādījumu analīze sākas **3. nodaļā**, kurā galvenā uzmanība pievērsta novērotajām **atšķirībām** starp dīzeļdzinēju slāpekļa oksīdu emisijām, kādas tiek izmērītas laboratorijā un reālos izmantošanas apstākļos, un sniegta sīkāka informācija un grafiks par **testu pielāgošanas procesu**, ko izmanto, lai novērtētu šo pārbaužu atbilstību reglamentējošiem emisiju ierobežojumiem un panāktu, ka tās atspoguļo reālos braukšanas apstākļus. Nodaļas nobeigumā sniegta analīze par plānu ieviest **emisiju testus reālos braukšanas apstākļos** un šo testu efektivitāti.

**4. nodaļā** izklāstītas iegūtās liecības par **pārveidošanas ierīču** iespējamo izmantošanu. Šajā nodaļā aprakstītas dažādas transportlīdzekļos izmantotās stratēģijas, kas varētu norādīt uz aizliegtu pārveidošanas ierīču izmantošanu, un analizētas izmeklēšanā noskaidrotās problēmas attiecībā uz to, kā **īstenots** ES tiesību aktos paredzētais **aizliegums** lietot pārveidošanas ierīces.

**5. nodaļas** tēma ir analīze par to, kā attiecībā uz piesārņotāju emisiju darbojas pašreizējā ar ES tiesību aktiem noteiktā sistēma par transportlīdzekļu **tipa apstiprinājumu**, tostarp noteikumi par **atbilstību ekspluatācijā** un **tirgus uzraudzību**, īpašu uzmanību pievēršot šīs sistēmas nepilnībām.

**6. nodaļa** ir pēdējā, kurā izklāstītas izmeklēšanā gūtās liecības, un tajā norādīts uz problēmām ES tiesiskā regulējuma par emisijām no viegldarba transportlīdzekļiem **īstenošanā**, tostarp attiecībā uz dalībvalstu noteiktajām **sankcijām**.

Katrā no minētajām tematiskajām sadaļām (3.–6.) ir īsa **ievaddaļa** ar attiecīgās tēmas svarīgākajiem elementiem, kam seko sadaļa ar izmeklēšanas gaitā **gūto liecību faktu analīzi** un **atsaucēm** uz avotiem, no kuriem šīs liecības gūtas[[2]](#footnote-2). Katras nodaļas beigās ir izmeklēšanas komitejas pieņemtie **secinājumi** par iespējamiem pārkāpumiem un kļūdām ES tiesību aktu īstenošanā[[3]](#footnote-3).

Visbeidzot, **7. nodaļa** noslēdz ziņojumu, sniedzot analīzi par **tiesiskajiem un praktiskajiem ierobežojumiem**, kas ietekmēja komitejas darbu tās veiktās izmeklēšanas laikā.

Pamattekstu papildina vairāki pielikumi. **A pielikumā** ir Eiropas Parlamenta 2015. gada 17. decembra lēmums par Izmeklēšanas komitejas saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē izveidi, kompetenci, skaitlisko sastāvu un pilnvaru termiņu (Komitejas pilnvaras).

**B pielikumā** minēti visi Eiropas Parlamenta deputāti, kuri ir izmeklēšanas komisijas sastāvā, un viņu funkcijas.

**C pielikumā** uzskaitītas visas **uzklausīšanas, dokumentu pieprasījumi, pētījumi, faktu vākšanas misijas** un citas darbības, ko komiteja veica liecību vākšanā un kas bija nepieciešamas tās izmeklēšanas pilnvaru īstenošanai. Šajā pielikumā ir arī **bibliogrāfija**, kurā apkopoti **avoti** **atsaucēm** visās tematiskajās sadaļās.

Visbeidzot, **D pielikumā** ietverts **hronoloģisks pārskats** par izmeklēšanas komitejas darbību, bet **E pielikumā** ir ziņojumā lietoto terminu un saīsinājumu **glosārijs**.

1. Projekta stadijā ikviena šā ziņojuma nodaļa ir iekļauti atsevišķā darba dokumentā. Visas nodaļas (un izmeklēšanas secinājumi) tiks apvienoti vienā ziņojumā pēc to pieņemšanas komitejā. [↑](#footnote-ref-1)
2. Katras nodaļas faktu daļā ietvertas **atsauces** kvadrātiekavās (piem., [COM]), lai palīdzētu noteikt galvenos **avotus**, kurus komiteja izmantoja saviem secinājumiem. Tomēr jānorāda, ka konkrēto avotu paustais var nebūt tieši atspoguļots komitejas secinājumos, un par tiem pilnībā atbildīga pati komiteja. [↑](#footnote-ref-2)
3. Projekta stadijā secinājumi darba dokumentos nav iekļauti, tos galīgajā ziņojumā iekļaus pēc balsojuma komitejā. [↑](#footnote-ref-3)