



Dokument ze zasedání

B8-1077/2015

21.10.2015

NÁVRH USNESENÍ

předložený na základě otázky k ústnímu zodpovězení B8-0764/2015

v souladu s čl. 128 odst. 5 jednacího řádu

o měření emisí v automobilovém odvětví
(2015/2865(RSP))

**Daniel Dalton, Julie Girling, Roberts Zile, Vicky Ford, Evžen Tošenovský,
Jörn Dohrmann**
za skupinu ECR

**Usnesení Evropského parlamentu o měření emisí v automobilovém odvětví
(2015/2865(RSP))**

Evropský parlament,

- s ohledem na otázku položenou Komisi ohledně měření emisí v automobilovém odvětví (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
- s ohledem na čl. 128 odst. 5 a čl. 123 odst. 2 jednacího řádu,
- A. vzhledem k tomu, že automobilový průmysl zásadním způsobem přispívá k růstu a inovacím a v mnoha členských státech podporuje zaměstnanost;
- B. vzhledem k tomu, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o emisích z osobních vozidel (Euro 5 a Euro 6) požaduje, aby výrobci vybavovali vozidla tak, aby vyhovovala požadavkům na emise „při běžném použití“ (čl. 5 odst. 1), a výslovně zakazuje používání odpojovacích zařízení (čl. 5 odst. 2), která jsou definována jako „konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla“; vzhledem k tomu, že toto nařízení rovněž výslovně vybízí Komisi k zavedení zkoušek a přijetí opatření týkajících se používání odpojovacích zařízení;
- C. vzhledem k tomu, že společnost Volkswagen přiznala, že odpojovací zařízení nainstalovala do nejméně 11 milionů prodaných dieselových vozidel; vzhledem k tomu, že od roku 2009 bylo na evropský trh uvedeno 8 milionů těchto vozidel; vzhledem k tomu, že motory Volkswagen umístěné na trh EU byly typově schváleny jakožto vyhovující normě Euro 5;
- D. vzhledem k tomu, že obcházení požadavků na emise použitím těchto zařízení je jednoznačně v rozporu s právními předpisy Unie a každý takový možný podvod by měly vyšetřit odpovědné orgány v dotčených členských státech a bude-li to zapotřebí, mělo by být zahájeno příslušné řízení donucovacími orgány;
- E. vzhledem k tomu, že mezní hodnota emisí oxidů dusíku (NO_x) pro dieselová vozidla v rámci normy Euro 5 činí 180 mg/km a platí pro typy vozidel schválené v období od 1. září 2009 do 1. září 2014 a pro všechna vozidla prodaná v období od 1. ledna 2011 do 1. září 2015, a vzhledem k tomu, že odpovídající hodnota emisí podle normy Euro 6 je 80 mg/km a platí pro nové typy vozidel schválené od 1. září 2014 a pro všechna vozidla prodaná od 1. září 2015;
- F. vzhledem k tomu, že Společné výzkumné středisko Evropské komise dospělo ve své analýze z roku 2011 k závěru, že emise NO_x z dieselových vozidel naměřené pomocí přenosných systémů pro měření emisí výrazně překračují příslušné emisní limity norem Euro 3–5, přičemž hodnoty u průměrných emisí NO_x za celou testovací trasu jsou 2–

4krát vyšší, zatímco v jednotlivých testovacích oknech překračují limity až 14krát;

- G. vzhledem k tomu, že na zkoušky shodnosti výroby a shodnosti v provozu se nevztahovaly společné normy na úrovni EU; vzhledem k tomu, že příslušné subjekty nejsou povinny poskytovat Komisi, schvalovacím orgánům dalších členských států ani jiným zainteresovaným stranám informace o zkouškách prováděných příslušnými schvalovacími orgány a jejich výsledcích;
- H. vzhledem k tomu, že současný systém EU pro schvalování typu nedovoluje Komisi ani jiným orgánům členských států přehodnotit udělené schválení typu vozidla nebo prohlášení o shodě ani svolat vozidla k opravě nebo pozastavit jejich uvádění na trh, jestliže byla typově schválena jiným členským státem; vzhledem k tomu, že výrobci vozidel si mohou k provedení zkoušek zvolit kterýkoli orgán v EU;
- I. vzhledem k tomu, že Komise provádí v současné době přezkum rámce pro schvalování typu;
- J. vzhledem k tomu, že podle směrnice o některých aspektech prodeje spotřebního zboží a záruk na toto zboží (1999/44/ES) mají spotřebitelé po zakoupení výrobku právo na minimálně dvouletou záruku, a vzhledem k tomu, že prodejce je povinen spotřebiteli předat zboží, které je v souladu s kupní smlouvou; vzhledem k tomu, že v případě rozporu zboží se smlouvou má spotřebitel právo na bezplatnou opravu či náhradní dodání zboží nebo na snížení kupní ceny;
- K. vzhledem k tomu, že směrnice o právech spotřebitelů (2011/83/EU) požaduje, aby byly před uzavřením smlouvy, ať už v obchodních prostorách, mimo obchodní prostory či na dálku, poskytnuty informace o hlavních vlastnostech zboží, a žádá, aby v členských státech existovala pravidla zajišťující účinné, přiměřené a odrazující postihy v případě neplnění ustanovení směrnice;
- L. vzhledem k tomu, že směrnice o nekalých obchodních praktikách (2005/29/ES) zakazuje zejména jakoukoli obchodní praktiku, která „podstatně narušuje nebo je schopná podstatně narušit ekonomické chování průměrného spotřebitele, který je jejím působení vystaven nebo kterému je určena, ve vztahu k danému produktu“, dále stanoví, že obchodní praktiky, které jsou za všech okolností považovány za nekalé, zahrnují i „tvrzení, že obchodník (jakož i jeho obchodním praktikám) nebo produktu bylo uděleno schválení, potvrzení nebo povolení veřejného nebo soukromého subjektu, ačkoli tomu tak není nebo takové tvrzení není v souladu s podmínkami schválení, potvrzení nebo povolení“, a požaduje, aby členské státy přijaly účinné, přiměřené a odrazující postihy;
- M. vzhledem k tomu, že potenciální rozšířené využívání odpojovacích zařízení má jasné dopady na veřejné zdraví, přičemž podle odhadů Komise mají oxidy dusíku (NO_x) a částice tuhých znečišťujících látek, dvě hlavní součásti výfukových plynů z dieselových motorů, ročně na svědomí více než 400 000 předčasných úmrtí v EU a celkové zdravotní náklady, které jsou způsobeny znečištěním ovzduší v EU, činí mezi 330 až 940 miliardami EUR ročně;
- N. vzhledem k tomu, že oxidy dusíku a jejich deriváty mohou proniknout hluboko do plic a způsobit rakovinu a chronické dýchací problémy; vzhledem k tomu, že oxidy dusíku

mají také závažný dopad na životní prostředí a přispívají k acidifikaci a eutrofizaci; vzhledem k tomu, že výfukové plyny z diesellových motorů jsou hlavním zdrojem oxidů dusíku v městských oblastech v Evropě;

- O. vzhledem k tomu, že až třetina obyvatel městských oblastí v EU je nadále vystavena úrovní vyšší, než jsou limity či cílové hodnoty stanovené EU; vzhledem k tomu, že doprava zůstává hlavním přispěvatelem ke špatné kvalitě ovzduší ve městech a k souvisejícím dopadům na zdraví;
- P. vzhledem k tomu, že koncentrace oxidů dusíku (NO_x) v Evropě pravidelně překračují normy kvality ovzduší, a vzhledem k tomu, že v roce 2010 nebyly splněny vnitrostátní emisní cíle pro NO_x v šesti členských státech;
- Q. vzhledem k tomu, že přechod EU na celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) vyžaduje, aby byly cíle výrobců stanovené pro průměrné emise CO₂ produkované vozidly stávajícího vozového parku přizpůsobeny novému zkušebnímu postupu; vzhledem k tomu, že postup pro tuto korelaci je v současnosti předmětem projednávání ve výborech a pro výrobce by měl být srovnatelně striktní;
- 1. vyjadřuje vážné znepokojení nad skutečností, že evropští spotřebitelé mohli být poškozeni tím, že jim byly prodány výrobky opatřené nezákonnými konstrukčními částmi nebo programovým vybavením, což vedlo k podstatně odlišnému výkonu, než jaký udávaly oficiální údaje ověřené během zkoušek pro schvalování typu;
- 2. domnívá se, že používání odpojovacích zařízení oslabuje účinnost stávajících právních předpisů v oblasti znečištění ovzduší a emisních kontrol; je přesvědčen, že toto protiprávní jednání může zpochybnit probíhající řízení Evropského soudního dvora ve věci porušení právních předpisů proti 17 členským státům v souvislosti s překročením mezních hodnot znečišťujících látek podle směrnice 2001/81/ES o národních emisních stropích a směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší;
- 3. vítá skutečnost, že v několika členských státech a dalších zemích probíhají šetření v souvislosti s manipulací výsledků měření emisí vozidel; podporuje výzvu Komise, aby vnitrostátní orgány dozoru přikročily k rozsáhlým kontrolám široké škály značek a modelů vozidel; domnívá se, že do všech takovýchto šetření by měla být zapojena Komise; trvá na tom, že šetření musí být provedena transparentně a účinně a že musí být řádně zohledněna nutnost, aby byli spotřebitelé, kterých se jakákoli zjištěná neshoda s předpisy přímo týká, řádně informováni;
- 4. je přesvědčen, že v případě, kdy se potvrdí protiprávní jednání, by měl být spotřebitel řádně informován o náhradě škody a tato náhrada by se měla poskytnout rychle, aniž by byla spotřebiteli způsobena další újma;
- 5. vyjadřuje obavy, že orgány členských států a Komise možná nereagovaly na důkazy o překračování mezních hodnot emisí stanovených v právních předpisech EU (nařízení 715/2007/ES o normách Euro 5 a Euro 6) pro vozidla při běžném použití;
- 6. připomíná úlohu, kterou mají diesellová vozidla při dosahování cílů EU v oblasti emisí skleníkových plynů; domnívá se, že nadále budou zásadními přispěvateli k dosažení cílů na období po roce 2021, avšak zdůrazňuje, že výrobci budou muset používat

dostupné čisté technologie ke snížení emisí NO_x, jemných částic a dalších znečišťujících látek;

7. podporuje zprávu Girlingové (o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší) (A8-0249/2015), kterou dne 15. července 2015 přijal jeho Výbor pro životní prostředí, a zejména postoj výboru, který žádá Komisi a členské státy, aby neprodleně dokončily nový návrh nařízení týkající se normy Euro 6 a emisí za skutečného provozu, o němž se v současnosti jedná;
8. dále upozorňuje na DeBovu zprávu (o snížení emisí znečišťujících látek ze silničních vozidel) (A8-0270/2015), kterou dne 23. září 2015 přijal jeho Výbor pro životní prostředí, a zejména na to, že Komise byla v této zprávě požádána, aby „zavedla test emisí při skutečném provozu pro všechna vozidla, jejichž typ je schválen nebo registrován od roku 2015, aby se zajistila účinnost systému kontroly emisí a umožnilo se vozidlům splnit požadavky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, přičemž faktor shody bude odrážet pouze přípustné tolerance postupu měření emisí platného od roku 2017“;
9. naléhavě proto žádá Radu a Komisi, aby na tomto základě urychleně dosáhly dohody o rámci pro zjišťování emisí za skutečného provozu, a žádá urychlené přijetí postupu v rámci projednávání ve výborech po dosažení dohody o legislativním návrhu; zdůrazňuje, že sekundární právní předpisy v této oblasti musí být pečlivě vypracovány v dostatečném časovém předstihu a musí být jasné, aby se vnitrostátním orgánům a výrobcům pomohlo dosáhnout souladu s požadavky, jakmile předpisy vstoupí v platnost; považuje za zásadní, aby byl každý faktor shody uplatňovaný jako přechodné opatření omezen a aby byly důvody pro jeho uplatnění a seznam modelů, které tyto odchylky využívají, jasně a zřetelně vysvětleny spotřebitelům; je přesvědčen, že právní předpis, který má za cíl stanovit normy, ale v praxi umožňuje různé úrovně shody, není pro spotřebitele přínosný; dále vyjadřuje znepokojení ohledně právní jistoty, pokud faktory shodnosti umožňují u různých výrobků různou úroveň shody;
10. zdůrazňuje, že je třeba zlepšit stávající systém EU pro schvalování typu motorových vozidel, včetně možnosti využívání vzájemného hodnocení režimů zkoušek prováděných v EU; je přesvědčen, že veškeré potvrzené nezákonné postupy by se měly zanalyzovat, což by pomohlo při navrhování budoucích právních předpisů, které by bránily zneužívání v této oblasti; nicméně zdůrazňuje, že jakékoli případné předložené legislativní návrhy by neměly zbytečně a nadměrně zatěžovat evropský automobilový průmysl;
11. vyzývá Komisi, aby sama zlepšila sledování vnitrostátních orgánů s cílem zajistit lepší provádění zkoušek vozidel v celé EU;
12. je přesvědčen, že v rámci každé revize by se mělo rovněž posoudit, zda by Komise a všechny příslušné orgány členských států měly mít právo přehodnotit schválení typu a osvědčení o shodě, požadovat svolání k opravě a zakázat uvádění vozidel na trh, pokud mají oprávněné a dobře podložené podezření, že došlo k porušení mezních hodnot emisí podle nařízení Euro 5 a Euro 6 nebo nesplnění jakéhokoli jiného požadavku stanoveného režimem pro povolování typu motorových vozidel; žádá o zlepšení zkoušek v provozu u vozidel, která jsou již schválena na základě postupu zjišťování emisí za skutečného provozu, s cílem ověřit provozní shodu vozidel s různým

kilometrovým nájezdem s hodnotami stanovenými v nařízení;

13. vyzývá vnitrostátní orgány, aby v žádném případě netolerovaly tzv. „optimalizaci při testování vozidel“, kdy jsou běžné postupy jako nadměrné nafouknutí pneumatik, odstranění postranních zpětných zrcátek, zalepení mezer mezi panely karosérie s cílem snížit aerodynamický odpor, používání zvláštních maziv v motoru a převodovce, která se jinak v motorech nepoužívají, odstranění přídatných zařízení, jako jsou stereo přehrávače, a testování při maximální povolené teplotě prostředí, což nepříjemně zvětšuje rozdíl mezi testováním v laboratorním prostředí a zkušenostmi spotřebitele na silnici;
14. vyzývá k rychlému zavedení celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (WLTP), který byl vytvořen pod záštitou Evropské hospodářské komise OSN;
15. zdůrazňuje, že jak je stanoveno ve směrnicích 1999/44/ES, 2005/29/ES a 2011/83/EU, spotřebitelům musí být umožněno uplatňovat svá práva snadno; žádá členské státy a jejich příslušné orgány, aby spotřebitelům, kteří se chtějí o svých právech informovat, poskytly jednoznačné poradenství;
16. vyzývá k přezkumu směrnice 1999/94/ES o označování automobilů v zájmu zlepšení přesnosti, relevantnosti a srovnatelnosti informací, které jsou poskytovány spotřebitelům; domnívá se, že označování by mělo vycházet z hodnot emisí, které byly získány v testech emisí za skutečného provozu;
17. žádá, aby bylo urychleně dosaženo dohody o srovnání testů podle postupu WLTP pro průměrné cílové hodnoty CO₂ u vozového parku, aniž by byla zohledňována stávající neodůvodněná pružnost stávajících zkušebních postupů, s cílem zachovat cíl pro rok 2021;
18. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi, jakož i vládám a parlamentům členských států.