



---

Έγγραφο συνόδου

---

**B8-1075/2015**

21.10.2015

## ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ

εν συνέχεια της ερώτησης για προφορική απάντηση B8-0764/2015

σύμφωνα με το άρθρο 128, παράγραφος 5, του Κανονισμού

σχετικά με τις μετρήσεις των εκπομπών στον τομέα της  
αυτοκινητοβιομηχανίας  
(2015/2865(RSP))

**Bas Eickhout, Karima Delli, Benedek Jávor, Jean Lambert,  
Ernest Maragall, Jordi Sebastià, Molly Scott Cato, Keith Taylor,  
Claude Turmes**

εξ ονόματος της Ομάδας Verts/ALE

**Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις μετρήσεις των εκπομπών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (2015/2865(RSP))**

*Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη την ερώτηση με αίτημα προφορικής απάντησης που υποβλήθηκε προς την Επιτροπή σχετικά με τις μετρήσεις των εκπομπών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
  - έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>1</sup>,
  - έχοντας υπόψη την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά<sup>2</sup>,
  - έχοντας υπόψη την οδηγία 2001/81/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους<sup>3</sup>,
  - έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη<sup>4</sup>,
  - έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 333/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 με σκοπό τον καθορισμό των λεπτομερειών της επίτευξης του στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> από καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα το 2020<sup>5</sup>,
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 128 παράγραφος 5 και το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού του,
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι, στις 18 Σεπτεμβρίου 2015, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία για την Προστασία του Περιβάλλοντος των ΗΠΑ (EPA) και το Συμβούλιο Αέριων Πόρων της Καλιφόρνιας (CARB) εξέδωσαν ανακοίνωση σχετικά με την παραβίαση των κανόνων περί ρύπανσης που όφειλαν να εφαρμόζουν οι Volkswagen AG, Audi AG και

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 171, 29.6.2007, σ. 1.

<sup>2</sup> ΕΕ L 263, 9.10.2007, σ. 1.

<sup>3</sup> ΕΕ L 309, 27.11.2001, σ. 22.

<sup>4</sup> ΕΕ L 152, 11.6.2008, σ. 1.

<sup>5</sup> ΕΕ L 103, 5.4.2014, σ. 15.

Volkswagen Group of America (συλλογική επωνυμία VW): λαμβάνοντας υπόψη ότι της δικαστικής έρευνας προηγήθηκε έρευνα για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) των οχημάτων με ντιζελοκινητήρα, την οποία διεξήγαγε το Διεθνές Συμβούλιο Καθαρών Μεταφορών (ICCT) και της οποίας τα ευρήματα υποβλήθηκαν στην EPA και στο CARB τον Μάιο του 2014·

- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι η διαβίβαση των ευρημάτων της έρευνας του ICCT στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου (ΤΑΑ) έγινε ταυτόχρονα με τη διαβίβαση στις αμερικανικές αρχές·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός Euro 5 και Euro 6 για τα όρια εκπομπών των επιβατηγών αυτοκινήτων (κανονισμός 715/2007/ΕΚ) απαιτεί από τους κατασκευαστές να εξοπλίζουν κατά τέτοιο τρόπο τα οχήματα ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις περί εκπομπών «υπό κανονικές συνθήκες χρήσης» (άρθρο 5 παράγραφος 1) και απαγορεύει ρητώς την χρήση συστημάτων αναστολής (άρθρο 5 παράγραφος 2), δηλαδή οιοδήποτε στοιχείου «σχεδιασμού το οποίο αισθάνεται τη θερμοκρασία, την ταχύτητα του οχήματος, τις στροφές του κινητήρα (RPM), τη σχέση μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων, την υποπίεση της πολλαπλής εισαγωγής ή οποιαδήποτε άλλη παράμετρο με στόχο την ενεργοποίηση, την αυξομείωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οιοδήποτε μέρους του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, που μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που είναι εύλογα αναμενόμενες κατά την κανονική χρήση και λειτουργία του οχήματος»· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 επίσης καλεί ρητώς την Επιτροπή να θεσπίσει δοκιμές και να εγκρίνει μέτρα σχετικά με τη χρήση μηχανισμών αναστολής·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, εν συνεχεία της έρευνας που διεξήγαγαν οι αρχές των ΗΠΑ, η Volkswagen παραδέχτηκε ότι εγκατέστησε συστήματα αναστολής σε 11 εκατομμύρια οχήματα τουλάχιστον από τα οχήματα με ντιζελοκινητήρα που έχει πωλήσει· λαμβάνοντας υπόψη ότι 8 εκατομμύρια οχήματα αυτού του είδους έχουν πωληθεί στην ευρωπαϊκή αγορά από το 2009 και έπειτα· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κινητήρες Volkswagen που πωλήθηκαν στην αγορά της ΕΕ είχαν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το πρότυπο Euro 5·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οριακή τιμή Euro 5 για εκπομπές NO<sub>x</sub> από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα είναι 180 mg/km και ισχύει για οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου μεταξύ 1ης Σεπτεμβρίου 2009 και 1ης Σεπτεμβρίου 2014, καθώς και για όλα τα οχήματα που πωλήθηκαν μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2011 και 1ης Σεπτεμβρίου 2015· λαμβάνοντας υπόψη ότι η αντίστοιχη τιμή Euro 6 είναι 80 mg/km και ισχύει για τους νέους τύπους από 1ης Σεπτεμβρίου 2014, καθώς και για όλα τα οχήματα που πωλήθηκαν από την 1η Σεπτεμβρίου 2015 και μετά· λαμβάνοντας υπόψη ότι οχήματα Euro 6 που ταξινομήθηκαν πριν τη θέσπιση του προτύπου ως νόμιμοι ορίου έχουν τύχει φορολογικών ελαφρύνσεων· λαμβάνοντας υπόψη ότι αποτελέσματα ανεξάρτητων δοκιμών επιβεβαιώνουν την ύπαρξη σημαντικών αποκλίσεων όσον αφορά τις εκπομπές των οχημάτων υπό κανονικές συνθήκες χρήσης για αμφότερα τα πρότυπα·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τόσο τα Ομοσπονδιακά αμερικανικά πρότυπα τόσο και τα πρότυπα της Πολιτείας της Καλιφόρνιας για τις εκπομπές NO<sub>x</sub> των οχημάτων με ντιζελοκινητήρα είναι κατά πολύ αυστηρότερα από τις οριακές τιμές Euro 6,

δοκιμάζονται σε έναν πιο αντιπροσωπευτικό κύκλο δοκιμών και δεν παύουν να είναι εφικτά από τεχνική άποψη·

- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι, από την ανάλυση που πραγματοποίησε το Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC) της Επιτροπής το 2011, συνάγεται ότι οι εκπομπές NO<sub>x</sub> των οχημάτων με ντιζελοκινητήρα, όπως μετρήθηκαν από φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών, υπερβαίνουν κατά πολύ τα αντίστοιχα όρια εκπομπών Euro 3-5, με υπέρβαση η οποία κυμαίνεται από 2 έως 4 τάξεις μεγέθους για τις μέσες εκπομπές NO<sub>x</sub> για δοκιμές στο σύνολο διαδρομών και η οποία φτάνει έως και 14 τάξεις μεγέθους σε επιμέρους φαντρία δοκιμών· λαμβάνοντας υπόψη ότι μια άλλη έκθεση του JRC, δημοσιευθείσα το 2013, κάνει λόγο για συμπεράσματα βάσει των οποίων τα οχήματα Euro 6 ενδέχεται να υπερβαίνουν ακόμη και τα επίπεδα εκπομπών των οχημάτων Euro 5· λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανάλυση του ICCT του Οκτωβρίου 2014 τεκμηριώνει ότι οι εκπομπές NO<sub>x</sub> υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε δοκιμασθέντα οχήματα με ντιζελοκινητήρα είναι κατά μέσον όρο περίπου 7 φορές υψηλότερες από τα όρια που θέτει το πρότυπο Euro 6· λαμβάνοντας εντούτοις υπόψη ότι η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε την επιβολή του νόμου στα κράτη μέλη βάσει των εν λόγω στοιχείων·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δοκιμές για τη συμμόρφωση της παραγωγής και τη συμμόρφωση εν χρήσει δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο κοινών κανόνων σε επίπεδο ΕΕ, παρά την εντολή που δόθηκε στην Επιτροπή να θεσπίζει τις ειδικές απαιτήσεις για τις διαδικασίες αυτές μέσω διαδικασίας επιτροπολογίας· λαμβάνοντας υπόψη ότι, ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις περί συμμόρφωσης της παραγωγής και περί συμμόρφωσης εν χρήσει δεν εφαρμόζονται, σε γενικές γραμμές, επαρκώς· λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν υφίσταται απαίτηση για κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή, στις ΤΑΑ άλλων κρατών μελών ή σε λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά δοκιμές που πραγματοποιούνται από τις αρμόδιες ΤΑΑ και τα αποτελέσματα αυτών των δοκιμών·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σε ορισμένα κράτη, μέλη, οι ΤΑΑ δεν είναι ανεξάρτητες από την αυτοκινητοβιομηχανία και ότι, μεταξύ άλλων, εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη χρηματοδότηση του κλάδου, γεγονός που προξενεί ανησυχίες για πιθανές συγκρούσεις συμφερόντων·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς έγκρισης τύπου της ΕΕ, η Επιτροπή ή άλλες αρχές των κρατών μελών δεν έχουν τη δυνατότητα να αποσύρουν την έγκριση τύπου ή το πιστοποιητικό συμμόρφωσης οχημάτων, να ανακαλούν οχήματα ή να αναστέλλουν τη διάθεση των οχημάτων στην αγορά εάν αυτά έχουν λάβει έγκριση τύπου από άλλο κράτος μέλος· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κατασκευαστές οχημάτων είναι σε θέση να επιλέξουν οποιαδήποτε ελέγχουσα αρχή στην ΕΕ, γεγονός που οδηγεί σε αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ αρχών ελέγχου· λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν ασκείται εποπτεία επί των δοκιμών που πραγματοποιούν οι ΤΑΑ·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή επανεξετάζει επί του παρόντος το πλαίσιο χορήγησης έγκρισης τύπου·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός Euro 5 και Euro 6 ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη· λαμβάνοντας υπόψη ότι, ανάλογα με τα νομικά συστήματα των κρατών μελών, οι καταναλωτές μπορούν να κάνουν χρήση ένδικων μέσων εναντίον κατασκευαστών οχημάτων προσφεύγοντας σε εθνικά δικαστήρια για οποιαδήποτε παράβαση των απαιτήσεων·

- Π. λαμβάνοντας υπόψη ότι, με βάση με την οδηγία 1999/44/EK σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών, οι καταναλωτές δικαιούνται να λάβουν εγγύηση διάρκειας δύο ετών κατ'ελάχιστον από την αγορά προϊόντος ενώ ο πωλητής οφείλει να παραδίδει στον καταναλωτή αγαθά που συμμορφώνονται με τη σύμβαση πώλησης· λαμβάνοντας υπόψη ότι η συμμόρφωση αυτή τεκμαίρεται εάν, μεταξύ άλλων, «συμμορφώνονται με την περιγραφή που έχει γίνει από τον πωλητή και έχουν τις ιδιότητες του αγαθού εκείνου που ο πωλητής είχε παρουσιάσει στον καταναλωτή ως δείγμα ή υπόδειγμα» και «έχει την ποιότητα και τις επιδόσεις [...] που μπορεί να περιμένει ο καταναλωτής [...] λαμβάνοντας υπόψη τυχόν δημόσιες δηλώσεις σχετικά με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των προϊόντων που τους αφορούν από τον πωλητή, του παραγωγού ή του αντιπροσώπου του, ιδίως στο πλαίσιο της διαφήμισης ή της επισήμανσης»· λαμβάνοντας υπόψη ότι, εάν δεν υπάρχει τέτοιου είδους συμμόρφωση, ο καταναλωτής δικαιούται να κάνει χρήση των μέσων έννομης προστασίας που είναι διαθέσιμα δυνάμει της αντίστοιχης εθνικής νομοθεσίας, πράγμα που σε κάθε περίπτωση περιλαμβάνει δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση, και/ή, ανάλογα με τη χώρα ή τις περιστάσεις, τη μείωση του τιμήματος ή την υπαναχώρηση από τη σύμβαση πώλησεως και την αποπληρωμή του τιμήματος·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία για τα δικαιώματα των καταναλωτών (2011/83/ΕΕ) ορίζει ότι οι πληροφορίες σχετικά με τα κύρια χαρακτηριστικά του προϊόντος πρέπει να παρέχονται πριν από τη σύναψη συμβάσεων εντός ή εκτός εμπορικού καταστήματος ή εξ'αποστάσεως συμβάσεων και απαιτεί από τα κράτη μέλη να διαθέτουν κανόνες για αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινές σε περίπτωση που οι διατάξεις της οδηγίας δεν πληρούνται·
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές (2005/29/ΕΚ) απαγορεύει ιδίως οποιαδήποτε πρακτική «στρεβλώνει ουσιωδώς ή ενδέχεται να στρεβλώσει ουσιωδώς την οικονομική συμπεριφορά του μέσου καταναλωτή στον οποίο φθάνει ή στον οποίο απευθύνεται το προϊόν», προβλέπει ότι εμπορικές πρακτικές οι οποίες, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, κρίνονται αθέμιτες, περιλαμβάνουν «τον ισχυρισμό ότι ο έμπορος (συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών πρακτικών του) ή ένα προϊόν έχει την έγκριση, την επικύρωση ή την άδεια δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα ενώ δεν την έχει, ή διατυπώνουν παρόμοιο ισχυρισμό χωρίς να συμμορφώνονται με τους όρους της έγκρισης, της επικύρωσης ή της άδειας» και λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι η οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να επιβάλλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις· λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία 2005/29/ΕΚ ορίζει ότι «μια εμπορική πρακτική θεωρείται παραπλανητική όταν περιλαμβάνει εσφαλμένες πληροφορίες και είναι επομένως αναληθής ή, όταν, με οποιονδήποτε τρόπο, συμπεριλαμβανομένης της συνολικής παρουσίας της, εξαπατά ή ενδέχεται να εξαπατήσει το μέσο καταναλωτή, ακόμα και εάν οι πληροφορίες είναι, αντικειμενικά, ορθές»·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες (2014/24/ΕΕ) προβλέπει ότι οι συμβάσεις πρέπει να ανατίθενται με γνώμονα την καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής και συμπεριλαμβάνει σε αυτή την αρχή τα περιβαλλοντικά κριτήρια· λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι, στη συνέχεια, οι συμβάσεις ανατίθενται ενδεχομένως στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση ψευδείς πληροφορίες ως προς τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων· λαμβάνοντας υπόψη ότι η ίδια οδηγία προβλέπει τη δυνατότητα αποκλεισμού οικονομικών φορέων όταν έχουν διαπράξει

σοβαρό επαγγελματικό παράπτωμα, το οποίο θέτει εν αμφιβόλω την ακεραιότητά τους· λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία σχετικά με τις διαδικασίες προσφυγής όσον αφορά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων (2007/66/EK) προβλέπει ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι αναθέτουσες αρχές υπόκεινται στην άσκηση προσφυγών λόγω του ότι οι αποφάσεις αυτές έχουν ληφθεί κατά παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων ή των εθνικών κανόνων που μεταφέρουν την εν λόγω νομοθεσία·

- IΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση ευθύνεται για περισσότερους από 430000 πρόωρους θανάτους στην Ευρώπη το 2011 και κοστίζει 940 δισεκατομμύρια EUR ετησίως σε απολεσθείσα παραγωγικότητα· λαμβάνοντας υπόψη ότι περισσότερα από 20 κράτη μέλη δεν έχουν κατορθώσει να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/50/EK ως προς τα όρια ποιότητας του αέρα στην ΕΕ· λαμβάνοντας υπόψη ότι το διοξείδιο του αζώτου (NO<sub>2</sub>) είναι επικίνδυνος ρύπος και πρόδρομος ουσία άλλων (όζον, σωματίδια)· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα NO<sub>x</sub> και τα παράγωγά τους προκαλούν καρκίνο των πνευμόνων, άσθμα και πολλές ασθένειες του αναπνευστικού συστήματος και πλήττουν ιδίως ευάλωτες ομάδες, όπως τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα NO<sub>x</sub> έχουν επίσης σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και ευθύνονται για την οξίνιση, τον ευτροφισμό και την αποσύνθεση των υλικών· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εξαιμίσεις των οχημάτων με ντιζελοκινητήρα αποτελούν κύρια πηγή NO<sub>x</sub> στις αστικές περιοχές στην Ευρώπη· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα NO<sub>x</sub> λειτουργούν εμμέσως ως αέρια θερμοκηπίου·
- ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ήδη από το 2012 το Διεθνές Κέντρο Έρευνας για τον Καρκίνο (IARC) του ΠΟΥ έχει κατατάξει τα καυσαέρια των ντιζελοκινητήρων στους καρκινογόνους παράγοντες και, δεδομένων των επιπρόσθετων βλαβερών επιπτώσεων των σωματιδίων ντίζελ στην υγεία, εισηγείται ότι πρέπει να μειωθεί σε παγκόσμια κλίμακα η έκθεση στο μείγμα των χημικών ουσιών των εκπομπών αυτών·
- ΙΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα σημερινά συστήματα ελέγχου των εκπομπών NO<sub>x</sub> από τα επιβατικά αυτοκίνητα με ντιζελοκινητήρα βασίζονται σε τρεις κύριες τεχνολογίες: τροποποιήσεις εσωτερικού κινητήρα σε συνδυασμό με ανακυκλοφορία καυσαερίων (EGR), απορροφητές NO<sub>x</sub> φτωχού μείγματος (παγίδες NO<sub>x</sub> φτωχού μείγματος ή LNT), και επιλεκτική καταλυτική αναγωγή (SCR)· λαμβάνοντας υπόψη ότι, για να συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές Euro 6, τα περισσότερα οχήματα είναι εξοπλισμένα με δύο τουλάχιστον από αυτές τις τρεις τεχνολογίες· λαμβάνοντας υπόψη ότι και οι τρεις αυτές τεχνολογίες μπορούν να απενεργοποιηθούν με λογισμικό συστημάτων αναστολής·
- Κ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συμμόρφωση με τα πρότυπα εκπομπών για τα οχήματα στα οποία έχουν εγκατασταθεί συστήματα αναστολής προϋποθέτει αφαίρεση της συσκευής, τροποποιήσεις στο λογισμικό του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και, αναλόγως της τεχνολογίας κινητήρα, παρεμβάσεις στο υλισμικό·
- ΚΑ. εκτιμώντας ότι είναι δυνατόν να βελτιωθούν οι επιδόσεις των ήδη εγκατεστημένων σε οχήματα συστημάτων ελέγχου εκπομπών με αφαίρεση των συστημάτων αναστολής, επαναπρογραμματισμό και αναβαθμονόμηση·
- ΚΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αποκλίσεις μεταξύ αποτελεσμάτων δοκιμών και επιδόσεων οχημάτων κατά την κανονική χρήση δεν περιορίζονται στα NO<sub>x</sub> αλλά παρατηρούνται επίσης και σε σχέση με άλλους ρύπους αλλά και με το CO<sub>2</sub>· λαμβάνοντας υπόψη ότι,

σύμφωνα με το ICCT (Σεπτέμβριος 2015), η διαφορά μεταξύ επίσημων και πραγματικών εκπομπών CO<sub>2</sub> των επιβατηγών αυτοκινήτων στην Ευρώπη ήταν της τάξης του 40 % το 2014·

- ΚΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η μετάβαση στην Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP)) στην ΕΕ προϋποθέτει για τους κατασκευαστές την προσαρμογή των στόχων για τις μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub> των υφιστάμενων οχημάτων στη νέα δοκιμή· λαμβάνοντας υπόψη ότι η διαδικασία για την εν λόγω συσχέτιση βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της επιτροπολογίας και θα πρέπει να διατηρηθεί ανάλογη αυστηρότητα για τους κατασκευαστές·
1. θλίβεται διότι οι εν λόγω υπερβάσεις εκπομπών έχουν προξενήσει αναίτιους πρόωρους θανάτους, βλαβερές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και περιβαλλοντικές βλάβες·
  2. εκφράζει τη λύπη του για τις σοβαρές παραλείψεις ως προς την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την εσωτερική αγορά, παραλείψεις που ήρθαν στο φως χάρη στη δράση των αρχών των ΗΠΑ·
  3. εκφράζει τον βαθύτατο προβληματισμό του για την απόλυτη απουσία αντίδρασης των αρχών των κρατών μελών και της Επιτροπής παρά τις ενδείξεις ότι δεν τηρούντο οι οριακές τιμές εκπομπών που ορίζονται από το δίκαιο της ΕΕ (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 για εκπομπές Euro 5 και Euro 6) για οχήματα υπό κανονική χρήση, ενδείξεις που, μεταξύ άλλων, περιείχαν οι εκθέσεις του JRC για το 2011 και το 2013, οι οποίες έκαναν λόγο για σοβαρές αποκλίσεις μεταξύ των επιδόσεων των οχημάτων στο δρόμο και των αποτελεσμάτων των δοκιμών και πρότειναν ως εξήγηση του φαινομένου τη χρησιμοποίηση συστημάτων αναστολής·
  4. ζητεί συνεπώς τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής για τη διερεύνηση των επιμέρους ευθυνών της Επιτροπής και των αρχών των κρατών μελών σε σχέση με την μη εξασφάλιση της ορθής εφαρμογής και επιβολής των σχετικών νομοθετικών πράξεων της ΕΕ·
  5. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να κινήσουν αμέσως έρευνα σχετικά με τη χρήση συστημάτων αναστολής σε όλες τις μάρκες οχημάτων που πωλούνται στην ΕΕ και τις επιδόσεις των οχημάτων υπό κανονική χρήση όσον αφορά τις οριακές τιμές ρύπων και τις διαφημιζόμενες τιμές CO<sub>2</sub> (g/km)· θεωρεί ότι μια παρόμοια έρευνα πρέπει να πραγματοποιηθεί υπό την εποπτεία της Επιτροπής, βάσει δεδομένων που συλλέγονται και υποβάλλονται από τις ΤΑΑ των κρατών μελών, και τα οποία αφορούν οχήματα που διατίθενται στην αγορά και δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης· επιμένει ότι μια παρόμοια έρευνα πρέπει να διεξάγεται με πλήρη διαφάνεια και με πλήρη πρόσβαση του κοινού στα δεδομένα· ζητεί να υποβληθεί γραπτή έκθεση από την Επιτροπή προς το Κοινοβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας μέχρι τις 31 Μαρτίου 2016·
  6. ζητεί, όπου εντοπίζονται ή υπάρχουν συστήματα αναστολής, οι αρχές των κρατών μελών να ανακαλούν την έγκριση τύπου και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης των οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007, να επιβάλλουν τις δέουσες κυρώσεις και να απαιτούν υποχρεωτικές ανακλήσεις για την αφαίρεση των συστημάτων αναστολής και την

εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τον σχετικό κανονισμό, και οι κατασκευαστές να υποχρεούνται να αποζημιώνουν τους πελάτες· παροτρύνει την Επιτροπή να κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει κατά των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, για μη επιβολή των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007·

7. καλεί τις αρχές των κρατών μελών, όπου εντοπίζονται ή υπάρχουν συστήματα αναστολής, να απαιτήσουν από τους κατασκευαστές την επιστροφή οποιωνδήποτε επιδοτήσεων, φορολογικών ελαφρύνσεων ή λοιπών φορολογικών κινήτρων τους δόθηκαν με βάση τις υποτιθέμενες περιβαλλοντικές επιδόσεις· φρονεί ότι, σε αντίθετη περίπτωση, στοιχειοθετούνται στρέβλωση ανταγωνισμού και παράνομη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης και καθίσταται αναγκαία η εκ μέρους της Επιτροπής εκκίνηση της διαδικασίας για τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις· προτείνει να διοχετευθούν τα ποσά των επιδοτήσεων που θα επιστραφούν σε προγράμματα αποεπένδυσης από τον άνθρακα με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και σε προγράμματα βιώσιμων μεταφορών σε πόλεις ολόκληρης της ΕΕ·
8. καλεί τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας που επιδόθηκε σε αθέμιτες πρακτικές να χρηματοδοτήσει και να υποστηρίξει επικαιροποιημένες ανεξάρτητες κατατάξεις οδικών οχημάτων βάσει περιβαλλοντικών επιδόσεων·
9. καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για την καλύτερη επιβολή των κανόνων αναγκαστικού δικαίου σχετικά με την παραπλανητική διαφήμιση και τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές στον τομέα των αυτοκινήτων και τα καλεί επίσης να μεριμνήσουν ώστε κάθε ισχυρισμός περί επιδόσεων των οχημάτων να συνοδεύεται από επεξηγηματικό κείμενο προκειμένου να καθίσταται σαφές ότι τα υφιστάμενα επίσημα δεδομένα από δοκιμές ΕΕ δεν αντανακλούν αποτελέσματα πραγματικών συνθηκών οδήγησης·
10. τονίζει ότι οι καταναλωτές πρέπει να μπορούν να ασκούν εύκολα τα δικαιώματά τους, όπως αυτά προβλέπονται στις οδηγίες 1999/44/ΕΚ, 2005/29/ΕΚ και 2011/83/ΕΕ· ζητεί από τα κράτη μέλη και τις οικείες αρμόδιες αρχές να παρέχουν ευκόλως προσιτές πληροφορίες και σαφείς συμβουλές στους καταναλωτές που ζητούν να ενημερωθούν σχετικά με τα δικαιώματα αυτά· ζητεί επιπλέον από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την προάσπιση αυτών των δικαιωμάτων·
11. ζητεί να αναθεωρηθεί η οδηγία 2005/29 προκειμένου να προστεθούν οι ψευδείς ισχυρισμοί περί οικολογικής ποιότητας στον κατάλογο των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών και προκειμένου να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να θεσπίζουν ή να διατηρούν επιπρόσθετες πρακτικές στον παρόντα κατάλογο·
12. πιστεύει ότι αυτή η υπόθεση καταδεικνύει την ανάγκη για πανευρωπαϊκό μηχανισμό συλλογικών προσφυγών στην Ευρώπη και ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει νομοθετική πρόταση ώστε να εξασφαλιστεί η ύπαρξη παρόμοιων μηχανισμών ώστε να παρέχεται τούτη η δυνατότητα στους καταναλωτές της ΕΕ·
13. τονίζει την ανάγκη να εξασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή των κανόνων για τις δημόσιες προμήθειες και τις σχετικές διαδικασίες προσφυγής στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων από τις αρμόδιες ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές·
14. ζητεί από την Επιτροπή να παρακολουθεί προσεκτικά την οργάνωση των διαδικασιών



ανάκλησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις δεν θα παραμένουν σε κυκλοφορία στο έδαφος της Ένωσης·

15. ζητεί ανεξάρτητη επαλήθευση των προβλεπόμενων τροποποιήσεων για να εξασφαλιστεί ότι μετά την εφαρμογή τους τα τροποποιημένα οχήματα θα ανταποκρίνονται στα σχετικά πρότυπα· ζητεί να παρέχουν οι κατασκευαστές στους καταναλωτές σαφείς και αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την ενεργειακή απόδοση, τις επιδόσεις και τις εκπομπές των οχημάτων μετά την τροποποίηση·
16. συντάσσεται με την έκθεση DeB (A8-0270/2015) σχετικά με τη μείωση των εκπομπών ρύπων από οδικά οχήματα την οποία ενέκρινε, στις 23 Σεπτεμβρίου 2015, η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με 66 ψήφους υπέρ και 2 κατά, και, συγκεκριμένα, τη θέση της Επιτροπής Περιβάλλοντος βάσει της οποίας καλείται η Επιτροπή να εισαγάγει «δοκιμή εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης για όλα τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ή έχουν ταξινομηθεί από το 2015, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών και να δίνεται η δυνατότητα στο όχημα να συμμορφωθεί με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, με συντελεστή συμμόρφωσης που θα αντανakλά μόνο τις πιθανές ανοχές της διαδικασίας μέτρησης εκπομπών που θα έχει θεσπιστεί μέχρι το 2017»· παροτρύνει το Συμβούλιο και την Επιτροπή να καταλήξουν σύντομα, σε αυτή τη βάση, σε συμφωνία για ένα πλαίσιο όσον αφορά τη δοκιμή εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE), και ζητεί να εγκριθεί η εν λόγω διαδικασία χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο επιτροπολογίας μετά τη συμφωνία στη νομοθετική πρόταση·
17. εκφράζει τη λύπη του για την έλλειψη διαφάνειας στις διαβουλεύσεις σε επίπεδο επιτροπολογίας σχετικά με την πρόταση για τη δοκιμή RDE, ιδίως όσον αφορά το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διαβιβάζει τις πληροφορίες στο Κοινοβούλιο ταυτόχρονα με τους εκπροσώπους των κρατών μελών·
18. τονίζει την ανάγκη να ενισχυθεί σημαντικά το υφιστάμενο καθεστώς έγκρισης τύπου στην ΕΕ, μεταξύ άλλων με την ενίσχυση της επίβλεψης σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως όσον αφορά το καθεστώς εποπτείας της αγοράς, συντονισμού και παρακολούθησης για τα οχήματα που πωλούνται στην Ένωση και επανεξέτασης των πιστοποιήσεων, όταν εγείρονται σημαντικές αμφιβολίες· ζητεί για τον σκοπό αυτό να δημιουργηθεί ανεξάρτητη αρχή έγκρισης τύπου της ΕΕ για να υπάρχουν, μεταξύ άλλων, μεγαλύτερης συνεκτικότητας πρότυπα και διαδικασίες δοκιμής σε ολόκληρη την ΕΕ για τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO<sub>2</sub>·
19. θεωρεί εξαιρετικά σημαντικό, η Επιτροπή και όλες οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να έχουν το δικαίωμα να ανακαλούν εγκρίσεις τύπου και πιστοποιητικά συμμόρφωσης, να απαιτούν ανακλήσεις και να αναστέλλουν τη διάθεση στην αγορά οχημάτων όταν έχουν στη διάθεσή τους στοιχεία για μη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές εκπομπών της ΕΕ σύμφωνα με τον κανονισμό Euro 5 και 6, όταν υπάρχουν στοιχεία που δείχνουν σημαντική απόκλιση μεταξύ των τιμών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου της έγκρισης τύπου και της πραγματικής επίδοσης, ή όσον αφορά κάθε άλλη απαίτηση που προβλέπεται από το καθεστώς έγκρισης τύπου·
20. θεωρεί ότι κατά την επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας πλαισίου για την έγκριση τύπου πρέπει να διευρυνθούν και να προσδιοριστούν οι απαιτήσεις περί συμμόρφωσης

της παραγωγής, ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα υποβάλλεται σε ανεξάρτητη επαλήθευση μέσω δοκιμών RDE, σε ετήσια βάση, επαρκές και αντιπροσωπευτικό δείγμα νέων μοντέλων το οποίο θα λαμβάνεται τυχαία από τις γραμμές παραγωγής, προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωσή με τις οριακές τιμές ρύπων της ΕΕ, και ότι αυτές οι δοκιμές θα επεκταθούν περαιτέρω για να ελέγχεται η συμμόρφωση με τις τιμές CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου της έγκρισης τύπου·

21. ζητεί, επιπλέον, να βελτιωθούν οι διαδικασίες δοκιμής εν χρήσει όσον αφορά τα ήδη κυκλοφορούντα οχήματα, μεταξύ άλλων βάσει της διαδικασίας RDE, προκειμένου να επαληθεύεται η συμμόρφωση εν χρήσει οχημάτων με διαφορετικούς αριθμούς διανυθέντων χιλιομέτρων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό· ζητεί να βελτιωθεί η επιτήρηση στο οδικό δίκτυο μέσω περιοδικών τεχνικών ελέγχων για τον εντοπισμό και την επισκευή οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της ΕΕ· επισημαίνει συγκεκριμένα ότι το σύστημα διάγνωσης επί του οχήματος μπορεί να προγραμματιστεί εύκολα ώστε να μην αναγνωρίζει σφάλματα, και ζητεί κατάλληλα μέτρα για τη διερεύνηση και την αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής·
22. επιμένει ότι η κατάσταση που επικρατεί σήμερα σε αρκετά κράτη μέλη, όπου οι ΤΑΑ δεν είναι ανεξάρτητες από την αυτοκινητοβιομηχανία, πρέπει να λήξει προκειμένου να μην υφίστανται συγκρούσεις συμφερόντων·
23. τονίζει ότι τα αποτελέσματα των δοκιμών της περιβαλλοντικής επίδοσης των οχημάτων πρέπει να δημοσιοποιούνται·
24. υπογραμμίζει ότι οι αρμόδιες αρχές σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο πρέπει να έχουν πρόσβαση στον πηγαίο κώδικα των προγραμμάτων του συστήματος ελέγχου του οχήματος, προκειμένου να μπορούν να εντοπίζουν την ύπαρξη λογισμικού συστήματος αναστολής· θεωρεί ότι, στο πλαίσιο αυτό, η πρόσβαση στα υπολογιστικά συστήματα και τον πηγαίο κώδικα πρέπει να είναι διαφανής και ανοικτή, όπως η πρόσβαση και ο έλεγχος των μηχανικών μερών·
25. τονίζει ότι οι χρήστες, οι ερευνητές και οι προγραμματιστές πρέπει να έχουν το απεριόριστο δικαίωμα, τα τεχνολογικά μέσα και τη νομική προστασία για να προβαίνουν σε έλεγχο, δοκιμή και ανάλυση της λειτουργίας των συστημάτων ΤΠ στα οχήματα και για να διεξάγουν εμπειρισταωμένη τεχνική ανάλυση για την ανίχνευση αδήλων λειτουργιών ή λειτουργιών που προορίζονται να εξαπατήσουν το κοινό ή τις αρχές· καλεί την Επιτροπή να άρει τα νομικά εμπόδια για τον έλεγχο, την ανάλυση και την αποσυναρμολόγηση από χρήστες, ερευνητές και προγραμματιστές, των ψηφιακών υπηρεσιών και συστημάτων πληροφορικής που είναι ενσωματωμένα στα οχήματα, και να ενεργήσει ώστε να καταστεί αδύνατη η αθέμιτη χρήση νομοθεσίας προοριζόμενης για την προστασία νόμιμων συμφερόντων για τον σκοπό της συγκάλυψης δόλιων εμπορικών πρακτικών·
26. ζητεί την αναθεώρηση της οδηγίας για την επισήμανση των αυτοκινήτων (1999/94/ΕΚ) ώστε να βελτιωθούν η ακρίβεια, η συνάφεια, η ανεξαρτησία, η σαφήνεια και η συγκρισιμότητα των πληροφοριών που παρέχονται στους καταναλωτές· θεωρεί ότι η σήμανση θα πρέπει να βασίζεται στις τιμές εκπομπών CO<sub>2</sub> και κατανάλωσης καυσίμου που προκύπτουν από δοκιμές RDE·
27. ενθαρρύνει την ΕΕ να καθιερώσει επισήμανση για οχήματα που προκαλούν υψηλότερα

επίπεδα σωματιδιακών εκπομπών, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα οι δήμοι –για λόγους υγείας– να περιορίζουν την πρόσβαση των εν λόγω οχημάτων στις πυκνοκατοικημένες και πολυσύχναστες περιοχές τους·

28. εκφράζει επίσης την ανησυχία του για την απόκλιση μεταξύ των εκπομπών CO<sub>2</sub> που δηλώνονται στα αποτελέσματα των δοκιμών και εκείνων που παρατηρούνται από τους οδηγούς σε πραγματικές συνθήκες· ζητεί, κατά συνέπεια, να επιτευχθεί ταχεία συμφωνία όσον αφορά τη συσχέτιση με το πρότυπο WLTP όσον αφορά τους στόχους μέσου όρου εκπομπών CO<sub>2</sub> για το σύνολο των οχημάτων, χωρίς να πριμοδοτούνται αθέμιτες διατάξεις ευελιξίας στο πλαίσιο της ισχύουσας διαδικασίας δοκιμής, ούτως ώστε να μην αποδυναμωθεί ο στόχος του 2021· πιστεύει ότι το συγκεκριμένο σκάνδαλο με τις εκπομπές των οχημάτων καταδεικνύει σαφώς πως οι δημόσιες αρχές πρέπει να παραμένουν ανεξάρτητες από τον τομέα που ρυθμίζουν, και ότι η ΕΕ χρειάζεται μεγαλύτερες εξουσίες για την παρακολούθηση της υλοποίησης και της επιβολής της νομοθεσίας· καλεί την Επιτροπή να δείξει στους πολίτες της ΕΕ ότι η διαδικασία για τη βελτίωση της νομοθεσίας έχει ως φιλοδοξία την παροχή αποτελεσματικής και εφαρμοζόμενης νομοθεσίας σε όλη την ΕΕ προς όφελος όλων των πολιτών της ΕΕ·
29. καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει τα στοιχεία που περιλαμβάνει στο «Εγχειρίδιο του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών», με βάση τις νέες γνώσεις για τις πραγματικές εκπομπές και την ατμοσφαιρική ρύπανση από τις εκπομπές των οδικών οχημάτων·
30. θεωρεί λυπηρό το γεγονός ότι η αυτοκινητοβιομηχανία έχει αποκτήσει προνομιακή πρόσβαση στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, συμπεριλαμβανομένης της επιτροπολογίας, όσον αφορά τους κανόνες που προορίζονται για την ρύθμισή της· διατηρεί επιφυλάξεις σχετικά με κατά πόσο διαφυλάττεται η ισορροπία όταν η διαδικασία λήψης αποφάσεων διεξάγεται κατά τον τρόπο αυτό· ζητεί αυξημένη διαφάνεια μέσω της δημοσίευσης όλων των εγγράφων που έχουν ανταλλάξει η Επιτροπή και το Συμβούλιο με τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας από το 2004·
31. καλεί την Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) να διερευνήσουν τη χρηματοδότηση –συμπεριλαμβανομένων δανείων και επενδύσεων για έρευνα και ανάπτυξη (R&D)– που χορηγήθηκε στην αυτοκινητοβιομηχανία για την ανάπτυξη καθαρότερων κινητήρων, να αξιολογήσουν την αποτελεσματικότητα αυτής της χρηματοδότησης και να διαπιστώσουν αν χρησιμοποιήθηκε αθέμιτα για την ανάπτυξη συστημάτων αναστολής ελέγχου εκπομπών· θεωρεί ότι εφόσον ανακλύψουν τέτοιες περιπτώσεις τα κονδύλια πρέπει να επιστραφούν·
32. εκφράζει τη λύπη του διότι οι διοικήσεις των κατασκευαστριών εταιρειών με τις αποφάσεις τους να παραβιάσουν νομικά πρότυπα ενδέχεται να έχουν σοβαρό αντίκτυπο στους εργαζομένους·
33. επισημαίνει ότι πριν εξετάσουν το ενδεχόμενο να προχωρήσουν σε απολύσεις, οι κατασκευαστές οφείλουν να χρησιμοποιήσουν δικούς τους οικονομικούς πόρους, μεταξύ άλλων με την παρακράτηση κερδών αντί της διανομής μερίσματος, ούτως ώστε να καλύψουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος του κόστους από την παράβαση του εφαρμοστέου δικαίου· επισημαίνει ότι η εταιρεία και οι μέτοχοί της πρέπει να απορροφήσουν όσο το δυνατόν περισσότερες ζημίες πριν χρησιμοποιηθούν χρήματα των φορολογουμένων σε επίπεδο κράτους μέλους ή σε επίπεδο ΕΕ, προκειμένου να

αποφευχθεί ο ηθικός κίνδυνος·

34. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει ποια κονδύλια της ΕΕ θα μπορούσαν να κινητοποιηθούν για την υποστήριξη των θιγόμενων εργαζομένων και υπενθυμίζει ότι τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης δεν θα πρέπει να υποκαταστήσουν τις ευθύνες κανενός κράτους μέλους ή εταιρείας και θα πρέπει να είναι συμβατά με την στροφή προς μια αποδοτική ως προς τους πόρους και βιώσιμη οικονομία·
35. είναι πεπεισμένο ότι, για να παραμείνει ανταγωνιστική η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης στο μέλλον, πρέπει να εισέλθει σε έναν ενάρετο κύκλο που θα ευνοεί την καινοτομία, την απασχόληση, την υγεία, το περιβάλλον και την κινητικότητα· καλεί τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας να ευθυγραμμίσει τις στρατηγικές επένδυσης και ανάπτυξης με τις ανάγκες της κοινωνίας για καθαρότερο και ανθεκτικό στην κλιματική αλλαγή περιβάλλον, μεταξύ άλλων μέσω της παραγωγής ενεργειακά αποδοτικών και καθαρών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων· εκφράζει επ' αυτού τις αμφιβολίες του για το αν θα κατορθώσει η τεχνολογία ντίζελ να έχει ρόλο στην κινητικότητα του μέλλοντος·
36. τάσσεται υπέρ της διαμόρφωσης μιας συνεκτικής και εναρμονισμένης ευρωπαϊκής απόκρισης προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η πολιτική και οι επενδυτικές στρατηγικές της βιομηχανίας θα προσανατολιστούν προς την δημιουργία ασφαλών, καθαρών, βιώσιμων και αξιόπιστων συστημάτων μεταφοράς, στρεφόμενες μακριά από τα ορυκτά καύσιμα προς νέες τεχνολογίες και πηγές ενέργειας·
37. επισημαίνει ότι οι διεθνείς εμπορικές συμφωνίες δεν πρέπει να οδηγούν στην μείωση των προτύπων περιβαλλοντικής προστασίας αλλά ότι οφείλουν να συμβάλουν στην ενίσχυσή τους στην ΕΕ και αλλού στον κόσμο·
38. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών μελών.