



Dokument s plenarne sjednice

B8-1075/2015

21.10.2015

PRIJEDLOG REZOLUCIJE

podnesen nakon pitanja za usmeni odgovor B8-0764/2015

podnesen u skladu s člankom 128. stavkom 5. Poslovnika

o mjerenjima emisija u automobilskom sektoru
(2015/2865(RSP))

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

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Rezolucija Europskog parlamenta o mjerenjima emisija u automobilskom sektoru (2015/2865(RSP))

Europski parlament,

- uzimajući u obzir pitanje upućeno Komisiji u vezi s mjerenjem emisija u automobilskom sektoru O-000113/2015 – B8-0764/2015),
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila¹,
- uzimajući u obzir Direktivu 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila²,
- uzimajući u obzir Direktivu 2001/81/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2001. o nacionalnim gornjim granicama emisije za određene onečišćujuće tvari³,
- uzimajući u obzir Direktivu 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu⁴,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 333/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2014. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 443/2009 radi utvrđivanja načina za postizanje cilja smanjenja emisija CO₂ iz novih osobnih automobila do 2020.⁵,
- uzimajući u obzir članak 128. stavak 5. i članak 123. stavak 2. Poslovnika,
 - A. budući da su 18. rujna 2015. savezna Agencija za zaštitu okoliša SAD-a (EPA) i Kalifornijski odbor za zaštitu zraka (CARB) izdali obavijest o kršenju važećih propisa o onečišćenju za Volkswagen AG, Audi AG i Američku Volkswagen grupu (poznati pod zajedničkim nazivom „VW”); budući da je istraga započela nakon što su rezultati istraživanja u vezi s emisijama dušikovih oksida (NO_x) dizelskih vozila koje je provelo Međunarodno vijeće za čisti prijevoz podneseni EPA-i i CARB-u u svibnju 2014.;
 - B. budući da su rezultati istraživanja Međunarodnog vijeća za čisti prijevoz bili dostupni Europskoj komisiji i nacionalnim tijelima za homologaciju u isto vrijeme kad i američkim vlastima;

¹ SL L 171, 29.6.2007., str. 1.

² SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

³ SL L 309, 27.11.2001., str. 22.

⁴ SL L 152, 11.6.2008., str. 1.

⁵ SL L 103, 5.4.2014., str. 15.

- C. budući da se Uredbom Euro 5 i 6 o graničnim vrijednostima emisija iz osobnih vozila (Uredba (EZ) br. 715/2007) od proizvođača zahtijeva da vozila opreme tako da budu u skladu sa zahtjevima u pogledu emisija „u uobičajenoj uporabi” (članak 5. stavak 1.) te se izričito zabranjuje uporaba poremećajnih uređaja (članak 5. stavak 2.) koji su definirani kao „svaki dio koji je konstruiran da ustanovljava temperaturu, brzinu vozila, broj okretaja motora (RPM), stupanj prijenosa u mjenjaču, podtlak u usisnoj grani, ili bilo koji drugi parametar za potrebe aktiviranja, modulacije, usporavanja ili prekidanja funkcije nekog dijela u sustavu za kontrolu emisije, pri čemu se smanjuje djelotvornost sustava za kontrolu emisija, u uvjetima koje je razumno očekivati da mogu nastupiti pri uobičajenom radu i upotrebi vozila”; budući da se u Uredbi (EZ) br. 715/2007 također izrijekom poziva Komisiju da uvede testove i donese mjere koje se odnose na uporabu poremećajnih uređaja;
- D. budući da je nakon istrage koju su provele američke vlasti Volkswagen priznao da je u najmanje 11 milijuna prodanih dizelskih vozila ugradio poremećajne uređaje; budući da je od 2009. osam milijuna tih vozila prodano na europskom tržištu; budući da je za motore Volkswagena koji se prodaju na tržištu EU-a provedena homologacija u skladu s normom Euro 5;
- E. budući da u okviru norme Euro 5 granična vrijednost emisije NO_x za dizelska vozila iznosi 180 mg/km i primjenjuje se na vozila homologirana u razdoblju između 1. rujna 2009. i 1. rujna 2014., kao i na sva vozila koja su prodana u razdoblju između 1. siječnja 2011. i 1. rujna 2015., dok odgovarajuća vrijednost za normu Euro 6 iznosi 80 mg/km i primjenjuje se od 1. rujna 2014. na nove tipove vozila te na sva vozila prodana nakon 1. rujna 2015.; budući da su se na vozila u okviru norme Euro 6, koja su registrirana prije nego što je ta norma uvedena kao zakonsko ograničenje primjenjivali porezni odbici; budući da rezultati neovisnih ispitivanja potvrđuju da postoje znatna odstupanja u emisijama iz vozila tijekom uobičajene uporabe s obzirom na obje norme;
- F. budući da su savezne norme SAD-a i kalifornijske norme za emisije dušikovih oksida (NO_x) iz dizelskih vozila znatno strože od graničnih vrijednosti norme Euro 6, da se ispituju uz pomoć reprezentativnijeg ciklusa ispitivanja te da su ipak tehnički provedive;
- G. budući da se u analizi Zajedničkog istraživačkog centra Europske komisije iz 2011. došlo do zaključka da emisije NO_x iz dizelskih vozila koje su izmjerene prijenosnim sustavima za mjerenje emisija u znatnoj mjeri premašuju odgovarajuća ograničenja emisija u okviru normi Euro 3 – 5, od 2 do 4 puta ako se u obzir uzimaju prosjeci ostvareni na cijelim ispitnim dionicama, odnosno do 14 puta na nekim dijelovima ispitnih dionica; budući da se u drugom izvješću Zajedničkog istraživačkog centra iz 2013. zaključuje da vozila u okviru norme Euro 6 potencijalno premašuju ograničenja za emisije vozila u okviru norme Euro 5; budući da su u analizi Međunarodnog vijeća za čisti prijevoz iz listopada 2014. zabilježene cestovne emisije NO_x iz testiranih dizelskih vozila u vrijednosti koja je u prosjeku oko sedam puta veća od ograničenja utvrđenih u okviru norme Euro 6; budući da, međutim, Komisija nije preispitala provedbu od strane država članica na temelju tih dokaza;
- H. budući da ispitivanja sukladnosti proizvodnje i uporabne sukladnosti ne podliježu zajedničkim normama na razini EU-a, unatoč tomu što je Komisija dobila mandat za utvrđivanje posebnih zahtjeva za te postupke u okviru postupka komitologije; budući da

se kao rezultat toga zahtjevi za sukladnost proizvodnje i uporabnu sukladnost uglavnom ne primjenjuju na odgovarajući način; budući da ne postoji zahtjev da se Komisiji, nadležnim homologacijskim tijelima drugih država članica ili drugim zainteresiranim stranama prosljede informacije u pogledu ispitivanja koja provode nadležna homologacijska tijela, a niti u pogledu rezultata tih ispitivanja;

- I. budući da u nekoliko država članica nadležna homologacijska tijela nisu neovisna o automobilskoj industriji te snažno ovise o financijskim sredstvima te industrije, što, među ostalim, izaziva zabrinutost zbog potencijalnih sukoba interesa;
- J. budući da postojeći sustav za homologaciju na razini EU-a ne dopušta Komisiji ili tijelima drugih država članica da povuku homologacije ili potvrde o sukladnosti, da povuku vozila s tržišta ili da obustave njihovo stavljanje na tržište ako je njihovu homologaciju provela druga država članica; budući da proizvođači vozila mogu izabrati bilo koje tijelo za ispitivanje u EU-u, što rezultira nepoželjnim tržišnim natjecanjem između tijela za ispitivanje; budući da se ispitivanja koja provode homologacijska tijela ne nadziru;
- K. budući da Komisija trenutno provodi reviziju homologacijskog okvira;
- L. budući da se Uredba Euro 5 i 6 izravno primjenjuje u državama članicama i budući da, ovisno o pravnim sustavima država članica, potrošači mogu preko nacionalnih sudova zatražiti naknadu od proizvođača u slučaju bilo kakvog kršenja uvjeta;
- M. budući da u skladu s Direktivom o nekim aspektima prodaje robe široke potrošnje i pripadajućim jamstvima (1999/44/EZ) potrošači imaju pravo na najmanje dvogodišnje jamstvo nakon kupnje proizvoda te da je prodavatelj obavezan potrošaču dostaviti proizvod koji je u skladu s ugovorom o prodaji; budući da postoji pretpostavka o usklađenosti ako ta roba, između ostalog „odgovara opisu koji je dao trgovac i ima osobine robe koju je trgovac predao potrošaču kao uzorak ili model” i „pokazuje kakvoću i funkcionalnost[...]koje potrošač može razumno očekivati [...] uzimajući u obzir bilo koju od javnih tvrdnji koje je o specifičnim osobinama robe dao trgovac, proizvođač ili njegov predstavnik, posebno prilikom reklamnog oglašavanja ili na etiketama”; budući da potrošač, u slučaju da ne postoji takva usklađenost, ima pravo na pravna sredstva koja su mu dostupna u okviru relevantnog nacionalnog prava, a koja svakako uključuju besplatan popravak ili zamjenu i/ili, ovisno o zemlji i okolnostima, popust na cijenu ili poništenje ugovora o prodaji i povrat sredstava u visini kupovne cijene;
- N. budući da se u Direktivi o pravima potrošača (2011/83/EU) zahtijeva da su podaci o glavnim značajkama proizvoda poznati prije sklapanja ugovora na mjestu prodaje ili izvan njega ili pak ugovora na daljinu te se od država članica zahtijeva da raspolažu učinkovitim, razmjernim i odvraćajućim kaznama u slučaju neispunjavanja odredbi Direktive;
- O. budući da se u Direktivi o nepoštenoj poslovnoj praksi (2005/29/EZ) naročito zabranjuje svaka praksa koja „bitno narušava ili je vjerojatno da će narušiti gospodarsko ponašanje prosječnog potrošača do kojeg dopire odnosno kojem je namijenjena, u odnosu na proizvod” te se predviđa da se trgovačkim praksama koje se u svim okolnostima smatraju nepoštenima smatra „[t]vrdnja da je trgovca (uključujući njegovu

poslovnu praksu) ili proizvod odobrilo ili preporučilo ili potvrdilo neko javno ili drugo tijelo, iako to nije slučaj, odnosno takva tvrdnja u slučaju kada on ne udovoljava zahtjevima za izdavanje tog odobrenja, preporuke ili dopuštenja.” te se od država članica zahtijeva donošenje učinkovitih, razmjernih i odvraćajućih kazni; budući da je u Direktivi 2005/29/EZ navedeno da se poslovna praksa smatra „zavaravajućom ako sadrži lažne informacije te je stoga neistinita ili ako na bilo koji način, uključujući sveukupno predstavljanje, zavarava ili je vjerojatno da će zavarati prosječnog potrošača, čak i ako je informacija činjenično točna”;

- P. budući da je u sklopu Direktive o javnoj nabavi (2014/24/EU) predviđeno da se ugovori dodjeljuju na temelju načela najbolje vrijednosti za novac, što uključuje kriterije zaštite okoliša, te da su, shodno tome, ugovori u automobilskom sektoru možda dodijeljeni na temelju lažnih informacija o ekološkoj učinkovitosti vozila; budući da je tom Direktivom također predviđeno da se gospodarski subjekti mogu isključiti ako su počinili težak poslovni prekršaj koji dovodi u pitanje njihov integritet; budući da je Direktivom o postupcima pravne zaštite koji se odnose na sklapanje ugovora o javnoj nabavi (2007/66/EZ) predviđena mogućnost revizije odluka koje je donio javni naručitelj i to na temelju sumnji da se takvim odlukama možda prekršilo pravo Zajednice u području javne nabave ili nacionalna pravila kojima se prenosi to pravo;
- Q. budući da je onečišćenje zraka 2011. dovelo do prerane smrti 430 000 osoba u EU-u te da gubitak u pogledu produktivnosti godišnje iznosi 940 milijardi EUR; budući da više od 20 država članica ne poštuje ograničenja EU-a u pogledu kvalitete zraka utvrđena u Direktivi 2008/50/EZ; budući da je dušikov dioksid (NO₂) opasan onečišćivač, ali i prekursor nekolicini drugih onečišćivača kao što su ozon i čestične tvari; budući da NO_x i njegovi derivati uzrokuju rak pluća, astmu i razne bolesti dišnog sustava, a naročito utječu na osjetljive skupine poput djece i starijih; budući da NO_x također ima snažan utjecaj na okoliš te je odgovoran za zakiseljavanje, eutrofikaciju i degradaciju materijala; budući da su ispušni plinovi dizelskih vozila glavni izvor NO_x u urbanim područjima Europe; budući da NO_x djeluje kao neizravan staklenički plin;
- R. budući da je 2012. godine Međunarodna agencija za istraživanje raka u okviru WHO-a (IARC) ispušne plinove dizelskih motora klasificirala kao kancerogene te je, s obzirom na dodatne utjecaje čestica dizela na zdravlje, preporučila smanjenje izlaganja mješavini ispuštenih kemikalija diljem svijeta;
- S. budući da se postojeći sustavi za kontrolu emisija NO_x iz osobnih dizelskih vozila temelje na trima osnovnim tehnologijama: modifikacijama u unutrašnjosti motora zajedno s povratom/ponovnom cirkulacijom ispušnih plinova, amortizerima za slabo izgaranje NO_x (odvajač NO_x za siromašnu smjesu) i selektivnoj katalitičkoj redukciji; budući da je većina vozila opremljena barem dvjema od tih triju tehnologija kako bi zadovoljila granične vrijednosti u okviru norme Euro 6; budući da se sve te tehnologije mogu deaktivirati softverskim poremećajnim uređajima;
- T. budući da će se s vozila u koja su ugrađeni poremećajni uređaji, kako bi se zajamčila njihova sukladnost s normama za emisije, ti uređaji morati ukloniti, uz softverske modifikacije sustava kontrole emisija te, ovisno o tehnologiji motora, eventualne fizičke izmjene;
- U. budući da je sustave za kontrolu emisija koji su već ugrađeni u vozila moguće poboljšati

uklanjanjem poremećajnih uređaja, reprogramiranjem i ponovnom kalibracijom;

- V. budući da se odstupanje između rezultata ispitivanja i rada vozila u uobičajenoj uporabi ne odnosi samo na NO_x, već je zabilježeno i za ostale onečišćivače i CO₂; budući da je prema Međunarodnom vijeću za čisti prijevoz (rujan 2015.) razlika između službenih i stvarnih emisija CO₂ iz osobnih vozila u Europi 2014. iznosila 40 %;
- W. budući da se izmjenom Svjetskog postupka testiranja za laka osobna i gospodarska vozila (WLTP) u EU-u zahtijeva da se ciljevi proizvođača u pogledu prosječnih emisija CO₂ iz postojećeg voznog parka prilagode novom ispitivanju; budući da se postupak te prilagodbe trenutno provodi u komitologiji te da bi se njime trebala očuvati odgovarajuća strogost prema proizvođačima;
1. smatra da je žalosno to što su te prekomjerne emisije uzrokovale preuranjene gubitke života koje je bilo moguće izbjeći, štetne posljedice za ljudsko zdravlje i onečišćenje okoliša;
 2. osuđuje ozbiljno nepoštovanje propisa unutarnjeg tržišta EU-a, koje je razotkriveno zahvaljujući djelovanju vlasti SAD-a;
 3. duboko je zabrinut zbog toga što vlasti država članica i Komisija nisu reagirali na dokaze o tome da su premašene granične vrijednosti emisija propisane pravom EU-a (Uredba 715/2007/EZ o normi Euro 5 i normi Euro 6) za vozila u uobičajenoj uporabi, uključujući izvješća Zajedničkog istraživačkog centra iz 2011. i 2013. koja su sadržavala dokaze o znatnim odstupanjima u performansama vozila na cesti u usporedbi s rezultatima ispitivanja, objasnivši ih uporabom poremećajnih uređaja;
 4. stoga poziva na osnivanje istražnog odbora koji bi istražio odgovornost Komisije i vlasti država članica za neuspjeh u pravilnoj provedbi i primjeni relevantnog prava EU-a;
 5. poziva Komisiju i države članice da odmah pokrenu istragu o uporabi poremećajnih uređaja u svim markama vozila koja se prodaju u EU-u te performansama vozila u uobičajenoj uporabi u pogledu graničnih vrijednosti onečišćivača i službenih vrijednosti CO₂ u g/km; smatra da bi tu istragu trebala nadzirati Komisija te da bi se ona trebala provesti na temelju podataka o vozilima na tržištu koje su prikupila i podnijela tijela država članica za homologaciju, dobivenih ispitivanjima u stvarnim uvjetima vožnje; ustraje u tome da bi se takva istraga trebala provesti potpuno transparentno i uz puni pristup javnosti podacima; zahtijeva od Komisije da pisanim putem izvijesti Parlament o rezultatima te istrage do 31. ožujka 2016.;
 6. zahtijeva od vlasti država članica da u slučajevima gdje su pronađeni ili prisutni poremećajni uređaji povuku homologaciju i potvrdu o sukladnosti takvih vozila u skladu s člankom 30. Direktive 2007/46/EZ i člankom 10. Uredbe (EZ) br. 715/2007, da primijene odgovarajuće sankcije i zatraže obvezno povlačenje vozila u cilju uklanjanja svih poremećajnih uređaja te jamčenja usklađenosti s relevantnom regulativom te zahtijeva da se od proizvođača zatraži da potrošačima isplate naknadu; potiče Komisiju da započne postupak zbog povrede prava protiv relevantnih tijela država članica koja nisu provela odredbe Uredbe (EZ) br. 715/2007;
 7. traži da u slučajevima pronalaska ili prisutnosti poremećajnih uređaja vlasti država

- članica zahtijevaju od proizvođača da vrate sve subvencije, porezne povlastice ili druge vrste fiskalnih poticaja koje su primili zahvaljujući navodnoj ekološkoj učinkovitosti; vjeruje da bi u suprotnome došlo do narušavanja tržišnog natjecanja te da bi to predstavljalo nezakonitu državnu potporu, zbog čega bi Komisija bila primorana pokrenuti postupak zbog nezakonite državne potpore; predlaže da se vraćene subvencije dodijele projektima smanjenja emisija ugljika namijenjenima poboljšanju kvalitete zraka i projektima održivog prijevoza u gradovima diljem EU-a;
8. poziva sektor automobilske industrije koji je provodio nepoštene prakse da financira i podrži ažuriranje nezavisnih rang-lista cestovnih vozila sastavljenih prema kriteriju ekološke učinkovitosti;
 9. poziva države članice da zajamče bolju provedbu obveznih pravila u pogledu zavaravajućeg oglašavanja i nepoštenih poslovnih praksi u automobilskom sektoru te da se pobrinu da sva potraživanja u vezi s performansama vozila budu popraćena objašnjenjem u kojem se izričito navodi da postojeći rezultati službenih testova u EU-u ne odražavaju stvarne rezultate ostvarene u vožnji;
 10. naglašava da potrošači moraju moći lako ostvariti svoja prava kako je predviđeno direktivama 1999/44/EZ, 2005/29/EZ i 2011/83/EU; traži od država članica i njihovih nadležnih tijela da pruže lako dostupne informacije i jasne savjete kupcima koji se raspituju o tim pravima; nadalje zahtijeva od Komisije i država članica da zajamče poštovanje tih prava;
 11. poziva na reviziju Direktive 2005/29 kako bi se lažne tvrdnje o ekološkoj učinkovitosti dodale na popis nepoštenih poslovnih praksi te kako bi se državama članicama omogućilo da na taj popis uvrste dodatne prakse ili da na njemu zadrže određene prakse;
 12. vjeruje da ovaj slučaj ukazuje na potrebu za mehanizmom kolektivnog traženja naknada na razini EU-a te poziva Komisiju da podnese zakonodavni prijedlog u cilju uspostave mehanizama na razini EU-a koji bi potrošačima u EU-u omogućili takvo kolektivno traženje naknada;
 13. naglašava da je potrebno zajamčiti da nadležna tijela EU-a i država članica u potpunosti provode pravila o javnoj nabavi i s njima povezanim postupcima preispitivanja;
 14. zahtijeva od Komisije da pomno prati organizaciju postupaka povlačenja s tržišta kako bi se zajamčilo da vozila koja ne zadovoljavaju norme ne ostanu u prometu na teritoriju EU-a;
 15. poziva na neovisnu provjeru planiranih modifikacija kako bi se zajamčilo da će vozila nakon tih modifikacija biti sukladna relevantnim normama; zahtijeva od proizvođača da potrošačima pruži jasne i pouzdane informacije o učinkovitosti u pogledu goriva, performansama i razini emisija vozila nakon modifikacija;
 16. podržava DeBovo izvješće (A8-0270/2015) o smanjenju emisija onečišćujućih tvari iz cestovnih vozila koje je njegov Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane usvojio 23. rujna 2015. sa 66 glasova za i dva glasa protiv, a posebno stajalište Odbora kojim se od Komisije zahtijeva da uvede „ispitivanje emisija u stvarnim uvjetima vožnje za sva

vozila koja su prošla homologaciju tipa ili su registrirana od 2015. kako bi se zajamčila učinkovitost sustava kontrole emisija te omogućilo vozilima da budu usklađena s ovom Uredbom i njezinim provedbenim mjerama, uz faktor sukladnosti koji odražava samo moguća odstupanja postupka mjerenja emisija do 2017. godine”; potiče Vijeće i Komisiju da se na temelju toga što prije dogovore oko okvira za ispitivanje emisija u stvarnim uvjetima vožnje te da ga žurno usvoje u okviru postupka komitologije nakon dogovora o zakonodavnom prijedlogu;

17. žali zbog nedostatka transparentnosti u raspravama o prijedlogu ispitivanja emisija u stvarnim uvjetima vožnje u okviru postupka komitologije, a posebno zbog toga što Komisija nije prenijela informacije Parlamentu istovremeno kad i predstavnicima država članica;
18. naglašava potrebu za znatnim jačanjem postojećeg sustava za homologaciju vozila u EU-u, uključujući veće ovlasti EU-a u pitanjima nadzora i provedbe, posebno u pogledu praćenja tržišta, usklađivanja i režima kontrole te preispitivanja potvrdi u slučaju ozbiljnih sumnji; stoga poziva na osnivanje neovisnog tijela EU-a nadležnog za homologaciju, među ostalim u cilju dosljednijih normi i postupaka diljem EU-a za ispitivanje emisija onečišćivača zraka, potrošnje goriva i emisija CO₂;
19. smatra iznimno važnim da se Komisiji i svim nadležnim tijelima država članica da pravo da povuku homologacije i potvrde o sukladnosti, zatraže povlačenje proizvoda s tržišta i da prekinu stavljanje vozila na tržište u slučaju da posjeduju dokaze o nepoštovanju graničnih vrijednosti emisija u EU-a u smislu Uredbe Euro 5 i 6, ako postoji dokaz o znatnom odstupanju između homologacijskih vrijednosti potrošnje goriva ili vrijednosti CO₂ i stvarnih performansi ili bilo kakvog drugog uvjeta iz sustava za homologaciju;
20. smatra da je u okviru nadolazeće revizije Direktive o homologacijskom okviru potrebno proširiti i utvrditi uvjete za sukladnost u proizvodnji kako bi se zajamčilo da se dostatan i reprezentativan uzorak novih modela nasumično odabranih iz proizvodnih linija podvrgava neovisnoj godišnjoj provjeri, uz ispitivanje emisija u stvarnim uvjetima vožnje radi provjere sukladnosti tih modela s graničnim vrijednostima onečišćivača u EU-u te da se ta ispitivanja moraju dodatno proširiti u svrhu provjere sukladnosti s homologacijskim vrijednostima CO₂ i potrošnje goriva;
21. nadalje poziva na poboljšano uporabno ispitivanje vozila koja se već rabe u cestovnom prometu, također na temelju postupka ispitivanja emisija u stvarnim uvjetima vožnje radi provjere uporabne sukladnosti vozila ovisno o prijašnjoj kilometraži, kako je propisano Uredbom; poziva na poboljšanje cestovnog nadzora uz pomoć periodičnih tehničkih pregleda kako bi se identificirala i popravila vozila koja nisu u skladu s pravom EU-a; osobito napominje da se sustav automatske dijagnostike u vozilu lako može programirati tako da ne prepoznaje kvarove te poziva na poduzimanje odgovarajućih mjera za istragu i rješavanje tog problema;
22. ustraje u tome da se mora okončati trenutačno stanje u više zemalja članica gdje nadležna tijela nisu neovisna o automobilskoj industriji kako bi se spriječio sukob interesa;
23. naglašava da rezultati ispitivanja ekološke učinkovitosti automobila moraju biti javno

dostupni;

24. ističe da je nadležnim tijelima EU-a i država članica potrebno zajamčiti pristup izvornim kodovima računalnih programa upravljačkih sustava vozila kako bi mogla otkriti softver poremećajnih uređaja; u tom smislu, mišljenja je da bi pristup računalnim sustavima i izvornim kodovima trebao biti transparentan i otvoren, slično kao pristup mehaničkim dijelovima i njihova provjera;
25. ističe da bi korisnici, znanstvenici i razvojni stručnjaci trebali imati neograničeno pravo, tehnološka sredstva i pravnu zaštitu u pogledu provjere, testiranja i analize funkcioniranja IT sustava u vozilima te u pogledu provođenja forenzičke analize radi pronalaženja neprijavljenih funkcija ili funkcija namijenjenih obmanjivanju javnosti ili vlasti; poziva Komisiju da ukloni pravne prepreke za korisnike, znanstvenike i razvojne stručnjake u pogledu provjere, analize i rastavljanja digitalnih usluga i IT sustava ugrađenih u vozila te da spriječi donošenje zakonodavstva namijenjenog zaštiti zlouporabe legitimnih interesa u cilju prikrivanja nepoštenih poslovnih praksi;
26. poziva na reviziju Direktive EU-a o označavanju vozila (1999/94/EZ) radi poboljšanja preciznosti, relevantnosti, neovisnosti, jasnoće i usporedivosti informacija koje se pružaju potrošačima; smatra da bi se oznake trebale temeljiti na vrijednostima CO₂ i potrošnje goriva utvrđenima prilikom ispitivanja emisija u stvarnim uvjetima vožnje;
27. potiče EU da uvede označavanje vozila koja proizvode više razine emisije čestica kako bi se u gradovima iz zdravstvenih razloga mogao ograničiti pristup tih vozila gusto naseljenim i iznimno posjećenim područjima;
28. također je zabrinut zbog razlika u razini emisija CO₂ navedenih u rezultatima ispitivanja i onih koje su vozači zabilježili u prometu; stoga poziva na žurno postizanje dogovora o prilagodbi ciljnih vrijednosti prosječnih emisija CO₂ za vozni park Svjetskom postupku testiranja za laka osobna i gospodarska vozila (WLTP), kojom se neće dopustiti nepošten manevarski prostor prisutan u postojećem postupku ispitivanja, kako bi se mogli održati ciljevi za 2021.; smatra da ovaj skandal u vezi s emisijama iz vozila jasno pokazuje da nadležna tijela javne vlasti moraju ostati neovisna o sektoru koji reguliraju te da su na razini EU-a potrebne veće ovlasti za praćenje provedbe i primjene zakonodavstva; poziva Komisiju da pokaže građanima EU-a da je cilj postupka bolje regulative pružanje djelotvornih zakona i njihova provođenja diljem EU-a za dobrobit svih građana EU-a;
29. poziva Komisiju da na temelju novih saznanja o stvarnim emisijama i onečišćenju zraka koje uzrokuju cestovna vozila revidira podatke iz svojeg priručnika o procjeni vanjskih troškova u sektoru prijevoza;
30. smatra da je vrijedno žaljenja to što je automobilska industrija stekla povlašteni pristup postupcima odlučivanja o pravilima koja bi trebala regulirati tu industriju, uključujući i postupke u komitologiji; sumnja u ravnotežu pri takvoj provedbi postupaka odlučivanja; zahtijeva da se poveća transparentnost objavljivanjem svih dokumenata koje su Komisija i Vijeće razmijenili s automobilskom industrijom od 2004. godine;
31. poziva Komisiju i Europsku investicijsku banku (EIB) da istraže financijska sredstva, uključujući pozajmice i bespovratna sredstva za istraživanje i razvoj koje su odobrili

EIB i EU, dodijeljena automobilske industriji za potrebe razvoja čistijih motora, da ocijene učinkovitost tih sredstava te da utvrde je li bilo zlouporabe tih sredstava u cilju razvoja poremećajnih uređaja za ispitivanje emisija; mišljenja je da se u takvim slučajevima dodijeljena sredstva moraju vratiti;

32. žali zbog činjenice da odluke uprave proizvođača da prekrše pravne norme mogu ozbiljno utjecati na radnike;
33. naglašava da, prije nego što počnu razmatrati mogućnost otpuštanja, proizvođači moraju upotrijebiti vlastita financijska sredstva, uključujući ona koja su rezultat zadržavanja dobiti umjesto raspodjele dividendi, kako bi pokrili najveći mogući dio troškova koji proizlaze iz kršenja mjerodavnog prava; ističe da trgovačko društvo i njegovi dioničari moraju pokriti najveći mogući dio gubitaka prije korištenja sredstvima poreznih obveznika na razini države članice ili na razini EU-a kako bi se izbjegao moralni rizik;
34. poziva Komisiju da ispita koja je sredstva EU-a moguće mobilizirati radi pružanja podrške pogođenim radnicima te naglašava da te mjere pomoći ne bi trebale zamijeniti odgovornost države članice ili određenog trgovačkog društva te bi trebale biti u skladu s prijelazom na održivo gospodarstvo u kojem se učinkovito iskorištavaju resursi;
35. uvjeren je da će očuvanje konkurentnosti europske automobilske industrije u budućnosti ovisiti o stvaranju pozitivnog kruga od kojega će koristi imati inovacije, zapošljavanje, zdravlje, okoliš i mobilnost; poziva automobilske sektor da uskladi investicijsku i razvojnu strategiju s potrebama društva za postizanjem čistijeg okoliša otpornog na klimatske promjene, među ostalim proizvodnjom energetski učinkovitih i čistih vozila, uključujući električna vozila; sumnja da će u tom kontekstu tehnologija na osnovi dizela imati bilo kakvu ulogu u mobilnosti budućnosti;
36. podržava osmišljavanje dosljednog i usklađenog europskog odgovora kako bi se zajamčilo da industrijska politika i investicijske strategije budu usmjerene na pružanje sigurnih, čistih, održivih i pouzdanih sustava prijevoza, s odmakom od fosilnih goriva prema novim tehnologijama i izvorima energije;
37. naglašava da međunarodni sporazumi o slobodnoj trgovini ne smiju dovesti do sniženja normi zaštite klime, već trebaju pridonijeti podizanju tih normi u EU-u i u drugim dijelovima svijeta;
38. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću, Komisiji te vladama i parlamentima država članica.