



21.10.2015

ÁLLÁSFOGLALÁSI INDÍTVÁNY

a B8-0764/2015. számú szóbeli választ igénylő kérdéshez

az eljárási szabályzat 128. cikkének (5) bekezdése alapján

a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérésről
2015/2865 (COD)

**Françoise Grossetête, Andreas Schwab, Peter Liese, Krišjānis Kariņš,
Wim van de Camp, Pablo Zalba Bidegain, Burkhard Balz**
a PPE képviselőcsoport nevében

**Az Európai Parlament állásfoglalására irányuló indítvány a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérésről
2015/2865 (COD)**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottsághoz intézett, a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérésről szóló kérdésre (O-000xxx/2015 – B8-0764/2015),
 - tekintettel eljárási szabályzata 128. cikkének (5) bekezdésére és 123. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel a személygépjárművek kibocsátási értékhatáraitól szóló 715/2007/EK rendelet (Euro 5 és Euro 6 rendelet) megköveteli a járműgyártóktól, hogy olyan felszereléssel lássák el járműveiket, hogy azok „rendes használat során” megfeleljenek a kibocsátási előírásoknak (5. cikk (1) bekezdése), valamint kifejezetten megtiltja a következőképpen meghatározott hatástalanító berendezések alkalmazását (5. cikk (2) bekezdése): „bármely olyan tervezési elem, amely érzékeli a hőmérsékletet, a jármű sebességét, a motor fordulatszámát (a percenkénti fordulatszámot), a sebességfokozatot, a kipufogó- és szívócsővezetékben keletkező vákuumot vagy bármely más paramétert a kibocsátást szabályozó rendszer bármely részének működésbe hozása, működésének modulálása, késleltetése vagy kikapcsolása céljából, és amely bizonyos, a jármű szokásos körülmények közötti üzemeltetése és használata során ésszerűen várható feltételek mellett csökkenti a kibocsátást szabályozó rendszer határfokát”; mivel a 715/2007/EK rendelet emellett kifejezetten felhívja a Bizottságot, hogy vezessen be a hatástalanító mechanizmusok használatára vonatkozó méréseket és intézkedéseket; mivel e tekintetben a csalással az igazságügyi és ellenőrző hatóságoknak kell foglalkozniuk, biztosítva a nyomozási folyamatok teljes átláthatóságát;
- B. mivel a tisztességes verseny – a gépjárműgyártók között is – velejárója az, hogy az ügyfél a rendelkezésre bocsátott, átfogó és részre nem hajló műszaki adatok alapján választja ki a terméket;
- C. mivel a gépjárműipar az innováció élvonalában van, a kutatásba és fejlesztésbe történő beruházások legnagyobb részét tudhatja magáénak a többi gazdasági ágazathoz képest; mivel a gépjárműipar az EU egyik legnagyobb munkaadója/foglalkoztatója, amely viszonylag biztos, magas szintű képességekkel járó, jól fizetett, termelékeny munkahelyeket nyújt; mivel a gépjárműipar jelentősen hozzájárul az európai gazdaság lábadozásához;
- D. mivel a gépjárműalkatrész-ipart túlnyomórészt kis- és középvállalkozások teszik ki, és ezek az ágazatra jellemző kutatás és fejlesztés 50%-ához járulnak hozzá; mivel számos dél-, közép- és kelet-európai régió gazdasági tekintélye a gépjárműiparnak és a gépjárműalkatrész-iparnak köszönhető;
- E. mivel a jelenlegi incidenst ki kell vizsgálni és tisztázni kell, és egyértelműnek kell lennie, hogy csak a hibás személyeket kell felelősségre vonni; el kell kerülni azt, hogy

az alkalmazottak ezreit, és családtagjaikat gyanakvással figyeljék és néhány ember hibája miatt felelősnek tartásuk;

- F. mivel a dízelüzemű gépjárművek nitrogén-oxid-kibocsátására vonatkozó Euro 5 szabvány szerinti határérték 180mg/km, amely a 2009. szeptember 1-je és 2014. szeptember 1-je között típusjóvá hagyást kapott gépjárművekre, valamint a 2011. január 1-je és 2015. szeptember 1-je között értékesített gépjárművekre alkalmazandó, és mivel a megfelelő Euro 6 érték 80mg/km, amely 2014. szeptember 1-je óta alkalmazandó az új típusokra, illetve a 2015. szeptember 1-je óta forgalmazott valamennyi gépjárműre;
- G. mivel az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontjának 2011-ben végzett elemzése arra a következtetésre jutott, hogy a dízelüzemű gépjárművek hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel (PEMS) mért NO_x-kibocsátása jelentősen meghaladta a vonatkozó Euro 3-5 kibocsátási határértékeket, ami az átlagos NO_x-kibocsátások vonatkozásában teljes teszttutak során 2–4-szeres értékeket mutatott, egyedi tesztablakok esetében pedig akár a 14-szeres értéket is elérte; mivel az ICCT 2014. októberi elemzése a vizsgált dízelüzemű gépjárművek közötti NO_x kibocsátását az Euro 6 szabvány által előírt határértékeknél átlagosan hétszer magasabbnak találta;
- H. mivel a gyártás megfelelőségét és a használatban lévő járművek megfelelőségét vizsgáló tesztekre nem vonatkoztak uniós szintű közös előírások; mivel az illetékes típusjóvá hagyó hatóságok által elvégzett vizsgálatok és azok eredményei vonatkozásában nem áll fent adatszolgáltatási kötelezettség a Bizottság, más tagállamok típusjóvá hagyó hatóságai vagy egyéb érdekelt felek irányába;
- I. mivel a jelenlegi EU-típusjóvá hagyási rendszer nem teszi lehetővé a Bizottság vagy más tagállamok hatóságai számára, hogy felülbírálják járművek típusjóvá hagyását vagy megfelelőségi tanúsítványait, hogy visszahívjanak járműveket vagy felfüggeszék azok forgalmazását, ha azok típusjóvá hagyását más tagállam adta ki; mivel a járműgyártók az EU-ban vizsgálatot végző bármely hatóságot választhatják; mivel a típusjóvá hagyó hatóságok által végzett vizsgálatokat nem felügyelik;
- J. mivel a Bizottság épp most tekinti át a típusjóvá hagyás keretét; mivel ez a felülvizsgálat rendkívül fontos a kibocsátási és üzemanyag-fogyasztási tesztekbe vetett vásárlói bizalom helyreállítása érdekében;
- K. mivel a fogyasztási cikkek adásvételének és a kapcsolódó jótállásnak egyes vonatkozásairól szóló 1999/44/EK irányelv értelmében a fogyasztókat valamely termék megvételét követően legalább két éves garancia illeti meg, és mivel az eladó köteles olyan árukat értékesíteni a fogyasztónak, amelyek megfelelnek az adásvételi szerződésben foglaltaknak; mivel, ha ilyen megfelelőség nem áll fent, a fogyasztó az áru ingyenes javítására, cseréjére vagy árendeménnyre jogosult;
- L. mivel a fogyasztói jogokról szóló irányelv (2011/83/EU) előírja, hogy áru fő jellemzőiről azt megelőzően kell tájékoztatást nyújtani, hogy a szerződést az üzlethelyiségben, az üzlethelyiségen kívül vagy távollevők között megkötik, továbbá – az irányelv rendelkezéseinek nem teljesítése esetére – a tagállamokat hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókra vonatkozó szabályok bevezetésére kötelezi;
- M. mivel a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról szóló irányelv (2005/29/EC) tilt

minden olyan gyakorlatot, amely „a termékkel kapcsolatban jelentősen torzítja vagy torzíthatja azon átlagfogyasztó gazdasági magatartását, akihez eljut vagy aki a címzettje”, és előírja, hogy a minden körülmények közt tisztességtelennek minősülő kereskedelmi gyakorlatok közé tartozzon „annak valótlan állítása, hogy egy kereskedőt (beleértve annak kereskedelmi gyakorlatait) vagy egy terméket valamely közjogi vagy magánszervezet elismert, jóváhagyott vagy engedélyezett, vagy ennek állítása anélkül, hogy megfelelné az elismerési, jóváhagyási és engedélyezési feltételeknek”, és előírja a tagállamok számára, hogy hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat alkalmazzanak;

- N. mivel a Bizottság szerint a légszennyező részecskék és az ózonkoncentráció évente 400 000 fő korai halálát okozzák az EU-ban, és ugyanitt a légszennyezés miatti egészségügyi kiadások összességükben véve eléri az évi 330–940 milliárd eurót;
- O. mivel a légszennyezés továbbra is a tüdőrák, illetve a légzőszervi, valamint szív- és érrendszeri betegségek egyik okozója Európában, és az ökoszisztémák rombolásához is hozzájárul a túlzott nitrogénszennyezés (eutrofizáció) és a savas esők révén;
- P. mivel az EU városi lakosságának egyharmada továbbra is ki van téve az EU által meghatározott szinteket vagy célértékeket meghaladó szinteknek; mivel a közlekedés továbbra is a rossz levegőminőség és az azzal összefüggő egészségügyi következmények fő okozója a városokban;
- Q. mivel Európában a nitrogén-oxid (NO_x) koncentrációi rendszeresen túllépi a levegőminőségi standardokat, és mivel hat tagállamban nem teljesültek a nitrogén-oxiddal kapcsolatos nemzeti kibocsátási határértékekre vonatkozó célok;
- R. mivel a dízelüzemű személygépjárművekből származó nitrogén-oxid-kibocsátások ellenőrzésére szolgáló jelenlegi rendszerek három meghatározó technológiára épülnek: kipufogógáz-visszavezetéssel (EGR) kombinált belső motorikus módosítások, szegénykeverékes nitrogén-oxid-megkötők (szegénykeverékes nitrogén-oxid csapdák vagy LNT-k) és a szelektív katalitikus redukció (SCR);
- S. mivel a teszteredmények és a normál használat során detektált járműteljesítmény közötti eltérések nemcsak a nitrogén-oxidokra korlátozódnak, hanem egyéb szennyezőanyagok és a szén-dioxid esetében is jelen vannak; mivel a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (ICCT) 2015. szeptemberi kijelentése szerint a személygépkocsikból származó hivatalos és a tényleges szén-dioxid-kibocsátási értékek közötti különbség Európában 2014-ben 40%-os volt;
- T. mivel a könnyűgépjárművekre vonatkozó világszerte alkalmazandó harmonizált vizsgálati eljárás (Worldwide Harmonised Light Vehicles Procedure, WLTP) megváltoztatása az Unióban azt írja elő, hogy a meglévő járműállomány gyártókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási célértékeit hozzá kell igazítani az új teszthez;
- 1. örömmel veszi tudomásul, hogy több európai és más ország is nyomozást indított a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásait mérő tesztek manipulálása ügyében; támogatja továbbá a Bizottság nemzeti felügyeleti hatóságokhoz intézett felhívását, hogy a járműmárkák és -modellek széles választéka tekintetében végezzenek részletes ellenőrzéseket; úgy véli, hogy a vizsgálatot a Bizottságnak kellene felügyelnie és a

tagállamok típus-jóváhagyási hatóságai által a kereskedelmi forgalomban lévő járművek esetében összegyűjtött és benyújtott adatok alapján kellene lefolytatni valós vezetési körülmények között végzett tesztekkel; hangsúlyozza, hogy a vizsgálatot teljesen átlátható módon és az adatok teljes körű nyilvános hozzáférhetősége mellett kell lefolytatni;

2. emlékeztet, hogy a dízellel működő járművek kilométerenkénti szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb, mint a velük egyenértékű benzines járműveké, és hogy az előbbiek fontos eszközt képeznek a gyártók számára az EU-s gépjárművek 2021-re tervezett átlagos szén-dioxid-kibocsátási céljainak eléréséhez; emlékeztet, hogy továbbra is fontos hozzájárulást jelentenek a 2010 utáni célok eléréséhez, de hangsúlyozza, hogy a gyártóknak a rendelkezésre álló tiszta technológiákat kell alkalmazniuk a NO_x, a PM és a többi szennyező anyag csökkentése érdekében;
3. emlékeztet, hogy az európai gépjárműalkatrész-gyártók világszinten vezető pozícióban vannak – a hatékony üzemanyag-gazdálkodás és az alacsony szén-dioxid-kibocsátás ötvözésével járó – dízeles technológia fejlesztése terén, és hangsúlyozza, hogy ezt a technológiai vezérszerepet a jövőben is támogatni kell;
4. kiemeli a közúti járművek szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentéséről szóló, a Parlament Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottsága által 2015. szeptember 23-án 66 szavazattal és 2 ellenszavazattal elfogadott Deß-jelentés (A8-0270/2015) és különösen az Európai Bizottsághoz intézett azon felhívás fontosságát, hogy az „olyan gépjármű tekintetében, amelynek típusjóváhagyására és nyilvántartásba vételére 2015-től kezdődően került sor, a Bizottság [vezessen be] valós vezetési körülményekre vonatkozó kibocsátásmérést a kibocsátás-ellenőrző rendszer hatékonyságának biztosítása, illetve annak érdekében, hogy a jármű megfeleljen a rendeletnek és a rendelet végrehajtási intézkedéseinek egy olyan megfelelési tényező mellett, amely csupán a legkésőbb 2017-ig érvényben lévő kibocsátás-mérési eljárás lehetséges tűréshatását tükrözi”; sürgeti a Tanácsot és a Bizottságot, hogy jussanak korai második olvasatbeli megállapodásra a valós vezetési feltételek melletti kibocsátási (RDE) tesztre vonatkozó kerettel kapcsolatban a fenti alapján, és a jogalkotási javaslattal kapcsolatos megállapodást követően szorgalmazza az eljárás komitológia keretében történő gyors elfogadását;
5. hangsúlyozza, hogy jelentősen meg kell erősíteni a jelenlegi EU-típusjóváhagyási rendszert, beleértve a nagyobb uniós felügyelet bevezetését, különösen ami az Unióban értékesített gépjárművekkel kapcsolatos piacfelügyeletet, koordinációt és nyomon követési rendszert illeti; felszólítja a Bizottságot, hogy dolgozza át a jelenlegi típusjóváhagyási rendszert az Uniószerte egyenlő elbírálási feltételek biztosításáért és annak garantálásáért, hogy az illetékes nemzeti hatóságok típusjóváhagyásait és igazolásait a Bizottság független módon leellenőrizhesse és felülbírálhassa, valamint hogy az uniós rendeletek alkalmazását érdemben végre lehessen hajtani, a hiányosságokat és a végrehajtási intézkedéseket pedig az adminisztratív terhek növelése nélkül ki lehessen javítani;
6. örömmel fogadja a Bizottság erőfeszítéseit, hogy igazi vezetési kibocsátási tesztekkel dolgozzon ki, és az ilyen irányú munka felgyorsítására szólít fel, valamint közös nevezőt sürget egy nagyratörő rugalmassági tényező kapcsán, hogy a fent említett

tesztelés gyakorlati megvalósítása lehetővé váljék; ugyanakkor emlékeztet, hogy ez a rugalmasság nem használható a meglévő rendelet lényegi módosítására; a típusjóváahagyási eljárás gyors felülvizsgálatára szólít fel, hogy reprezentatív legyen, és hogy csökkentse az indokolatlan rugalmasságot, mint például a maximális hőmérsékleten való tesztelést, vagy a gumibroncsok magas nyomás mellett történő tesztelését; kéri az UNECE (az ENSZ Európával foglalkozó gazdasági bizottsága) égisze alatt kifejlesztett, a könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszerte alkalmazandó harmonizált vizsgálati eljárás (Worldwide Harmonised Light Vehicles Procedure, WLTP) mielőbbi fokozatos bevezetését;

7. rendkívül fontosnak tartja, hogy a Bizottságnak és minden illetékes tagállami hatóságnak joga legyen a típusjóváahagyásokat és megfelelési bizonyítványokat felülbírálni, visszahívásokat elrendelni, illetve megakadályozni gépjárművek forgalomba hozatalát, amennyiben bizonyíthatóan nem felelnek meg az Euro 5 és 6 rendeletnek megfelelő európai uniós kibocsátási határértékeknek, vagy a típusjóváahagyási rendszer semmilyen más követelményének;
8. úgy véli, hogy a típus-jóváahagyási keretirányelv közelgő felülvizsgálatának ki kell terjesztenie és pontosítania kell a gyártásmegfeleléségi követelményeket annak biztosítása érdekében, hogy a gyártásorrol véletlenszerűen levett új modellek elégséges és reprezentatív mintáját az uniós szennyezőanyag-határértékeknek való megfelelésük ellenőrzése céljából RDE tesztek révén évente megvizsgálják; kéri továbbá, hogy a már forgalomba helyezett gépjárműveket működés közben hatékonyabban ellenőrizzék, az RDE-eljárás alapján is, annak érdekében, hogy ellenőrizzék a különböző távolságokat megtett gépjárművek működési megfelelését, ahogy azt a rendelet előírja; kéri a közúti felügyelet javítását periodikus műszaki ellenőrzések révén, hogy azonosítsák és javítsák meg azokat a gépjárműveket, amelyek nem felelnek meg az uniós jogoknak;
9. hangsúlyozza, hogy a fogyasztóknak képesnek kell lenniük arra, hogy jogaikat könnyen érvényesíthessék az 1999/44/EK, a 2005/29/EK és a 2011/83/EU irányelvekben foglaltaknak megfelelően; kéri, hogy a tagállamok és illetékes hatóságaik biztosítsanak egyértelmű tanácsadást a jogaikkal kapcsolatban érdeklődő fogyasztók számára; kéri továbbá a Bizottságot és a tagállamokat, hogy biztosítsák e jogok érvényesülését;
10. felhív az uniós gépjármű-címkézési irányelv (1999/94/EK) felülvizsgálatára a fogyasztók számára nyújtott tájékoztatás pontosságának javítása érdekében; úgy véli, hogy a címkéknek az RDE-tesztek során kapott kibocsátási értékeken kell alapulniuk; hangsúlyozza, hogy a közegészséget meg kell őrizni, a fogyasztói jogok tiszteletben tartását pedig biztosítani kell;
11. felszólítja a Bizottságot, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságokkal együttműködve vállalja a felelősséget az EU belső piacán a versenyért, a piacot szolgáló versenytársak között egyenlő, tisztességes feltételek biztosítása érdekében; hangsúlyozza, hogy az EU városi lakosságának egyharmada továbbra is az EU által meghatározott határ- vagy célértékeket meghaladó szinteknek van kitéve; emlékeztet, hogy a fuvarozás a városok levegőjének rossz minőségét és az ezzel összefüggő egészségügyi problémákat előidéző fő tényező; hangsúlyozza, hogy a kibocsátási célértékekre vonatkozó jövőbeli jogszabályoknak meg kell szüntetniük az EU-ban a fennmaradó levegőminőségi problémákat, és hogy a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra (RDE) vonatkozó

jogszabályoknak hozzá kell járulniuk a levegőminőségi célkitűzésekhez, azáltal, hogy a kihívások előtt álló önkormányzatok e tekintetben teljesíteni tudják a levegőminőségi irányelv által előírt kötelezettségeket; hangsúlyozza, hogy újra meg kell nyerni az európai fogyasztóknak az európai uniós gépjárműiparba vetett bizalmát; hangsúlyozza nemcsak a gyártók alkalmazottaival való szolidaritását, hanem az ellátási lánc mentén a beszállítókéval és az alkatrészgyártókéval is, akik jelenleg az egyes gyártók menedzserei által elkövetett csalás miatt hatalmas kihívásokkal néznek szembe ártatlanul; emlékeztet, hogy a belső piac működésére vonatkozó európai jogszabályokat teljes mértékben, kimerítő jelleggel át kell venni és alkalmazni kell minden tagállamban, továbbá arra kéri az európai és a nemzeti piaci felügyeleti hatóságokat, hogy minden állítólagos csalást vizsgáljanak ki;

12. szorgalmazza a járműállomány átlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeire vonatkozó (a könnyűgépjárművekre vonatkozó világszerte alkalmazandó harmonizált vizsgálati eljárás) WLTP korrelációról szóló megállapodás mielőbbi megkötését, de a jelenlegi tesztelési eljárásban alkalmazott tisztességtelen rugalmasságok nélkül, hogy a 2021-es célok ne gyöngüljenek;
13. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.