



Έγγραφο συνόδου

B8-1077/2015

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))

**Daniel Dalton, Julie Girling, Roberts Zile, Vicky Ford, Evžen Tošenovský,
Jørn Dohrmann**
εξ ονόματος της Ομάδας ECR

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 το άρθρο 128 παράγραφος 5 και το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού του,
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες που αφενός συμβάλλει στην ανάπτυξη και την καινοτομία και, αφετέρου, στην αύξηση της απασχόλησης σε πολλά κράτη μέλη·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός σχετικά με τις κατηγορίες οχημάτων Euro 5 και Euro 6 όσον αφορά τα όρια εκπομπών των επιβατηγών αυτοκινήτων (κανονισμός 715/2007/EK, της 20ής Ιουνίου 2007) 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 διατάξεων αναστολής που μειώνουν την αποτελεσματικότητα των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών - εφεξής 'διατάξεις 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 εν λόγω κανονισμός καλεί ρητώς την Επιτροπή να θεσπίσει δοκιμές και να εγκρίνει μέτρα σχετικά με τη χρήση διατάξεων αναστολής·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Volkswagen παραδέχτηκε ότι, σε τουλάχιστον 11 εκατομμύρια πετρελαιοκίνητα οχήματα τα οποία είχε πωλήσει, είχε εγκαταστήσει διατάξεις αναστολής· λαμβάνοντας υπόψη ότι 8 εκατομμύρια από τα οχήματα αυτά διατέθηκαν στην ευρωπαϊκή αγορά από το 2009 και έπειτα· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κινητήρες Volkswagen που διατέθηκαν στην αγορά στην ΕΕ είχαν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το πρότυπο Euro 5·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η καταστρατήγηση των απαιτήσεων περί εκπομπών μέσω της χρήσεως παρόμοιων μηχανισμών είναι σαφώς αντίθετη με τις νομοθετικές διατάξεις που θεσπίζει η Ένωση και κάθε τυχόν αθέμιτη παρέμβαση θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ερευνών από τις αρμόδιες αρχές στα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης, ενδεχομένως, της άσκησης δίωξης από όργανα επιβολής του

νόμου·

- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οριακή τιμή Euro 5 για εκπομπές οξειδίου του αζώτου (NO_x) των οχημάτων με ντιζελοκινητήρα 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 και ισχύει για τους νέους τύπους από 1ης Σεπτεμβρίου 2014, καθώς και για όλα τα οχήματα που πωλήθηκαν από 1ης Σεπτεμβρίου 2015 και έπειτα·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ανάλυση του Κοινού Κέντρου Ερευνών της Επιτροπής του 2011 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εκπομπές NO_x από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, όπως μετρήθηκαν από φορητό σύστημα μέτρησης εκπομπών (PEMS), 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_x για δοκιμές στο σύνολο διαδρομών και η οποία φτάνει έως και 14 τάξεις μεγέθους σε επιμέρους φατνία δοκιμών·
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δοκιμές συμμόρφωσης της παραγωγής και οι δοκιμές συμμόρφωσης εν χρήσει δεν αποτελούν αντικείμενο κοινών προτύπων σε επίπεδο ΕΕ· λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν υφίσταται απαίτηση για κοινοποίηση πληροφοριών στην Επιτροπή, στις αρχές έγκρισης τύπου (ΑΕΤ) άλλων κρατών μελών ή άλλο ενδιαφερόμενο μέρος όσον αφορά τις δοκιμές που πραγματοποιούνται από τις αρμόδιες ΑΕΤ ή τα αποτελέσματά τους·
- H. 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 επανεξετάζουν 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 αρμόδια για τις δοκιμές αρχή στην ΕΕ·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή επανεξετάζει επί του παρόντος το πλαίσιο χορήγησης έγκρισης τύπου·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι, με βάση με την οδηγία σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών (1999/44/ΕΚ), 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, εάν δεν υπάρχει τέτοιου είδους συμμόρφωση, ο καταναλωτής δικαιούται δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση ή μείωση της τιμής·
- ΙΑ. 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·

- ΙΒ. 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·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πιθανή ευρεία χρήση των διατάξεων αναστολής έχει σαφείς επιπτώσεις στη δημόσια υγεία και ότι, σύμφωνα με την εκτίμηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα οξείδια του αζώτου (NO_x) και τα σωματίδια, τα δύο κυριότερα στοιχεία που εκπέμπονται από τους κινητήρες ντίζελ, ευθύνονται για περισσότερους από 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως στην ΕΕ, και ότι το συνολικό σχετικό με την υγεία κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην ΕΕ κυμαίνεται μεταξύ 330 και 940 δισεκατομμύρια ευρώ ανά έτος·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα οξείδια του αζώτου (NO_x) και τα παράγωγά του μπορούν να διεισδύουν βαθιά στο αναπνευστικό σύστημα και να προκαλούν καρκίνο και χρόνια αναπνευστικά προβλήματα· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εκπομπές NO_x έχουν επίσης σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και συμβάλλουν στην οξίνιση και τον ευτροφισμό· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εξατμίσεις των πετρελαιοκίνητων οχημάτων αποτελούν κύρια πηγή οξειδίων του αζώτου στις αστικές περιοχές στην Ευρώπη·
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι έως το ένα τρίτο του αστικού πληθυσμού της ΕΕ εξακολουθεί να εκτίθεται σε επίπεδα πάνω από τα όρια ή τις οριακές τιμές που έχει ορίσει η ΕΕ· ότι ο τομέας των μεταφορών παραμένει ένα από τα κύρια αίτια για την κακή ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις και τις σχετικές επιπτώσεις στην υγεία·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συγκεντρώσεις οξειδίων του αζώτου (NO_x) στην Ευρώπη υπερβαίνουν τακτικά τα πρότυπα ποιότητας του αέρα και ότι τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών του 2010 για τα NO_x δεν έχουν επιτευχθεί σε έξι κράτη μέλη·
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η μετάβαση στην παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) στην ΕΕ επιβάλλει στους κατασκευαστές να προσαρμόσουν στη νέα δοκιμή τους στόχους για τις μέσες εκπομπές CO₂ του υφιστάμενου στόλου· 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. εκφράζει την έντονη ανησυχία του για το γεγονός ότι οι ευρωπαίοι καταναλωτές ενδέχεται να έχουν επηρεαστεί αρνητικά από αγορές στις οποίες προέβησαν προϊόντων εξοπλισμένων με παράνομα εξαρτήματα ή λογισμικό που παρείχαν πολύ διαφορετικές επιδόσεις σε σύγκριση με αυτές των επίσημων στοιχείων τα οποία είχαν επαληθευθεί κατά τη διάρκεια των δοκιμών έγκρισης τύπου·
 2. θεωρεί ότι η χρήση των διατάξεων αναστολής υπονομεύει την αποτελεσματικότητα των

υφιστάμενων κανονισμών σχετικά με τη ρύπανση του ατμοσφαιρικού αέρα και των ελέγχων των εκπομπών· πιστεύει ότι τέτοιου είδους παράνομες δραστηριότητες ενδέχεται να θέσουν υπό αμφισβήτηση τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην εν εξελίξει διαδικασία επί παραβάσει κατά 17 κρατών μελών για υπέρβαση των ορίων των ρύπων τα οποία προβλέπονται στην οδηγία 2001/81/EK σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών και στην οδηγία 2008/50/EK για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα·

3. χαιρετίζει τις έρευνες που διεξάγουν αρκετά κράτη μέλη και άλλες χώρες σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά την αλλοίωση των αποτελεσμάτων στις δοκιμές καυσαερίων οχήματος· στηρίζει την έκκληση της Επιτροπής προς τις εθνικές αρχές εποπτείας να προβούν σε εκτενείς ελέγχους σε ευρύ φάσμα κατασκευαστών και μοντέλων οχημάτων· είναι της γνώμης ότι σε μια τέτοια έρευνα θα πρέπει να συμμετέχει η Επιτροπή· επιμένει ότι οι έρευνες πρέπει να διεξάγονται με διαφανή και αποτελεσματικό τρόπο, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την ανάγκη να τηρούνται πλήρως ενήμεροι οι καταναλωτές που έχουν πληγεί άμεσα από τυχόν έλλειψη συμμόρφωσης·
4. πιστεύει ότι όταν επαληθεύεται μία αξιόποινη πράξη, θα πρέπει να αναλαμβάνεται αμέσως κάθε ενέργεια σχετική με την αποκατάσταση του καταναλωτή ο οποίος πρέπει να ενημερώνεται πάραυτα χωρίς να υφίσταται περαιτέρω συνέπειες σε βάρος του·
5. εκφράζει την ανησυχία του για το ενδεχόμενο οι αρχές κράτους μέλους και η Επιτροπή να έχουν παραλήψει να ενεργήσουν βάσει των στοιχείων περί υπερβάσεως των οριακών τιμών εκπομπών που προβλέπονται στη νομοθεσία της ΕΕ (κανονισμός 715/2007/EK για τις κατηγορίες Euro5/6) για οχήματα υπό κανονικές συνθήκες χρήσης·
6. υπενθυμίζει τον ρόλο που έχουν τα ντιζελοκίνητα οχήματα στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου· θεωρεί ότι θα συνεχίσουν να αποτελούν ουσιώδη παράγοντα για την επίτευξη των στόχων για την περίοδο μετά το 2021, αλλά τονίζει ότι οι κατασκευαστές πρέπει να χρησιμοποιήσουν τη διαθέσιμη καθαρή τεχνολογία για τη μείωση των οφιδείων του αζώτου, των αιωρούμενων σωματιδίων και άλλων ρύπων·
7. προσυπογράφει την έκθεση Girling (εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους) (A8-0249/2015) που ενέκρινε η Επιτροπή Περιβάλλοντος στις 15 Ιουλίου 2015, ιδίως δε τη θέση της επιτροπής με την οποία ζητείται από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να οριστικοποιήσουν επείγοντως τη νέα πρόταση κανονισμού για τις εκπομπές οχημάτων κατηγορίας Euro 6 υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) η οποία βρίσκεται επί του παρόντος υπό εξέταση·
8. επιστά περαιτέρω την προσοχή στην έκθεση DeB (Μείωση των εκπομπών ρύπων από οδικά οχήματα) (A8-0270/2015) την οποία ενέκρινε, στις 23 Σεπτεμβρίου 2015, η Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και, ειδικότερα, το αίτημα να εισαγάγει η Επιτροπή 'πραγματική δοκιμή εκπομπών οδήγησης για όλα τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ή έχουν ταξινομηθεί από το 2015 για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών και παρέχει τη δυνατότητα στο όχημα να συμμορφωθεί στον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, με συντελεστή συμμόρφωσης που θα αντανάκλα μόνο τις πιθανές ανοχές της διαδικασίας μέτρησης εκπομπών που θα έχει θεσπιστεί μέχρι το 2017'·

9. παροτρύνει ως εκ τούτου το Συμβούλιο και την Επιτροπή να καταλήξουν σύντομα σε συμφωνία για ένα πλαίσιο όσον αφορά τη δοκιμή εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) στη βάση αυτή, και να εγκρίνουν χωρίς καθυστέρηση την εν λόγω διεργασία με διαδικασία επιτροπής, έπειτα από συμφωνία σχετικά με τη νομοθετική πρόταση· υπογραμμίζει ότι το παράγωγο δίκαιο στον τομέα αυτό πρέπει να προετοιμασθεί επιμελώς και σε εύθετο χρόνο και να παρέχει σαφείς κατευθύνσεις στις εθνικές αρχές και τους κατασκευαστές με σκοπό να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους· θεωρεί σημαντικό ότι κάθε συντελεστής συμμόρφωσης που εφαρμόζεται ως προσωρινό μέτρο είναι περιορισμένος, και ότι οι λόγοι για την εφαρμογή του, καθώς και ο κατάλογος των μοντέλων που επωφελούνται από τέτοια όρια ανοχής εξηγούνται με σαφήνεια και ευδιάκριτο τρόπο στους καταναλωτές· πιστεύει ότι οι καταναλωτές δεν καλύπτονται επαρκώς από μία νομοθεσία στόχος της οποίας είναι η θέσπιση προτύπων, αλλά η οποία επιτρέπει κατά την εφαρμογή της διαφορετικό επίπεδο συμμόρφωσης· εκφράζει επιπλέον ανησυχία σχετικά με τη νομική ασφάλεια όταν υπάρχουν συντελεστές που επιτρέπουν διαφορετικά επίπεδα συμμόρφωσης μεταξύ προϊόντων·
10. τονίζει ότι απαιτούνται βελτιώσεις στο ισχύον σύστημα έγκρισης τύπου της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας για αξιολογήσεις των συστημάτων δοκιμών που πραγματοποιούνται στην ΕΕ από ομότιμους ειδικούς· πιστεύει ότι οποιαδήποτε επιβεβαιωμένη αθέμιτη πρακτική θα πρέπει να εξετάζεται με προοπτική να συμβάλει στον σχεδιασμό της μελλοντικής νομοθεσίας ώστε να προλαμβάνονται καταχρήσεις στον τομέα αυτό· υπογραμμίζει ωστόσο ότι κάθε πρόταση πιθανής νομοθεσίας δεν πρέπει να επιβαρύνει άσκοπα την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία·
11. καλεί την Επιτροπή να βελτιώσει την παρακολούθηση των εθνικών αρχών προκειμένου να διασφαλιστεί βελτίωση της εφαρμογής των ελέγχων των οχημάτων σε επίπεδο ΕΕ·
12. πιστεύει ότι οιαδήποτε αναθεώρηση θα πρέπει επίσης να αποτιμά κατά πόσον η Επιτροπή και όλες τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να έχουν το δικαίωμα να επαναξιολογούν την έγκριση τύπου και τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, να απαιτούν υπενθυμίσεις και να σταματούν τη διάθεση στην αγορά οχημάτων όταν έχουν θεμιτούς και δεόντως αιτιολογημένους λόγους υποψίας περί μη συμμόρφωσης με τις ενωσιακές οριακές τιμές εκπομπών σύμφωνα με τον κανονισμό Euro5/6 ή κάθε άλλη απαίτηση που προβλέπεται από το καθεστώς έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα· ζητεί να βελτιωθούν οι διαδικασίες δοκιμής κατά τη χρήση των οχημάτων που εγκρίνονται βάσει της διαδικασίας RDE για την επαλήθευση της συμμόρφωσης κατά τη χρήση όσον αφορά οχήματα με διαφορετικούς αριθμούς διανυθέντων χιλιομέτρων, όπως απαιτείται από τον κανονισμό·
13. καλεί τις εθνικές αρχές να μην δείχνουν πλέον ανοχή στην επονομαζόμενη «βελτιστοποίηση δοκιμής οχημάτων», όπου πρακτικές όπως το υπερβολικό φούσκωμα των ελαστικών, η αφαίρεση των πλευρικών κατόπτρων, η κάλυψη των διακένων μεταξύ των στοιχείων του αμαξώματος για τη μείωση της αεροδυναμικής αντίστασης, η χρήση ειδικών λιπαντικών στον κινητήρα και το κιβώτιο ταχυτήτων που σε άλλη περίπτωση δεν χρησιμοποιούνται σε κινητήρες, η αφαίρεση βοηθητικού εξοπλισμού όπως η στερεοφωνική εγκατάσταση και η δοκιμή στη μέγιστη επιτρεπόμενη θερμοκρασία περιβάλλοντος είναι κοινές και αυξάνουν, ως εκ τούτου, με απαράδεκτο τρόπο τη

διαφορά μεταξύ των δοκιμών στο εργαστήριο και της εμπειρίας του καταναλωτή σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης·

14. ζητεί την ταχεία σταδιακή εφαρμογή της παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP), που αναπτύχθηκε υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ)·
15. 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 σαφείς συμβουλές στους καταναλωτές που ζητούν να ενημερωθούν σχετικά με τα δικαιώματα αυτά·
16. ζητεί την αναθεώρηση της οδηγίας της ΕΕ για τη σήμανση αυτοκινήτων (1999/94/ΕΚ) προκειμένου να βελτιωθεί η ακρίβεια, η συνάφεια και η συγκρισιμότητα των πληροφοριών που παρέχονται στους καταναλωτές· θεωρεί ότι η σήμανση θα πρέπει να βασίζεται στις τιμές που προέρχονται από δοκιμές εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE)·
17. ζητεί, προκειμένου να μην αποδυναμωθεί ο στόχος του 2021, να επιτευχθεί ταχεία συμφωνία όσον αφορά τη συσχέτιση της παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) με τους στόχους του μέσου όρου εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου, χωρίς να πριμοδοτούνται αθέμιτες διατάξεις ευελιξίας στο πλαίσιο της ισχύουσας διαδικασίας δοκιμής·
18. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή, και στις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών μελών.