



Έγγραφο συνόδου

B8-1078/2015

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))

**Kathleen Van Brempt, Matthias Groote, Evelyne Gebhardt, Dan Nica,
Ismail Ertug**

εξ ονόματος της Ομάδας S&D

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, 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 Volkswagen Group of America (συλλογική επωνυμία VW): λαμβάνοντας υπόψη ότι της δικαστικής έρευνας προηγήθηκε έρευνα για τις εκπομπές NO_x των ντιζελοκίνητων οχημάτων που διεξήγαγε το Διεθνές Συμβούλιο Καθαρών Μεταφορών (ICCT), το οποίο και ειδοποίησε σχετικά την EPA και το CARB τον Μάιο του 2014·
 - B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός Euro 5/6 για τα όρια εκπομπών των επιβατηγών αυτοκινήτων (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007, συμφωνήθηκε τον Δεκέμβριο του 2006) 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 τη χρήση συστημάτων αναστολής (άρθρο 5 παράγραφος 2), δηλαδή οιαδήποτε 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 οιαδήποτε 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 με τον ίδιο κανονισμό καλείται ρητώς η Επιτροπή να θεσπίσει δοκιμές και να εγκρίνει μέτρα σχετικά με τη χρήση μηχανισμών αναστολής·
 - Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, εν συνεχεία της έρευνας που διεξήγαγαν οι αρχές των ΗΠΑ, η VW παραδέχτηκε ότι έχει εγκαταστήσει συστήματα αναστολής σε τουλάχιστον 11 εκατομμύρια από τα ντιζελοκίνητα οχήματα που έχει πωλήσει· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κινητήρες VW που έχουν πωληθεί στην αγορά της ΕΕ είχαν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το πρότυπο Euro 5·
 - Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οριακή τιμή Euro 5 για εκπομπές NO_x από τα ντιζελοκίνητα 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·

- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι ανάλυση του Κοινού Κέντρου Ερευνών (ΚΚΕρ) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2011)¹ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εκπομπές NO_x από τα ντιζελοκίνητα οχήματα, όπως υπολογίζονται από φορητά συστήματα μέτρησης εκπομπών (PEMS), υπερβαίνουν κατά πολύ τα αντίστοιχα όρια εκπομπών Euro 3-5, με υπέρβαση που ξεκινά από συντελεστή 2-4 όσον αφορά τον μέσο όρο εκπομπών NO_x σε ολόκληρη τη διαδρομή δοκιμής και φτάνει σε συντελεστή 14 σε μεμονωμένες περιόδους παραθύρου της δοκιμής· λαμβάνοντας υπόψη ότι μια άλλη έκθεση του ΚΚΕρ², του 2013, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι 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 του 2014, τεκμηριώνει ότι οι εκπομπές NO_x σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης σε δοκιμασθέντα ντιζελοκίνητα οχήματα είναι, κατά μέσο όρο, περίπου 7 φορές υψηλότερες από τα όρια που θέτει το πρότυπο Euro 6·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δοκιμές για τη συμμόρφωση της παραγωγής και τη συμμόρφωση εν χρήσει δεν υπόκεινται σε κοινά πρότυπα σε επίπεδο ΕΕ, παρά την εντολή που δόθηκε στην Επιτροπή να θεσπίζει 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 αρχές έγκρισης τύπου (ΑΕΤ) άλλων κρατών μελών ή σε λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά τις δοκιμές που πραγματοποιούνται από τις αρμόδιες ΑΕΤ και τα αποτελέσματά των δοκιμών αυτών·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς έγκρισης τύπου ΕΕ, η Επιτροπή ή οι αρχές άλλων 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 των αρχών ελέγχου· λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν ασκείται εποπτεία επί των δοκιμών που πραγματοποιούν οι ΑΕΤ·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή επανεξετάζει επί του παρόντος το πλαίσιο για την έγκριση τύπου·

¹ Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS) (Ανάλυση των εκπομπών ελαφρών οχημάτων, σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, με φορητά συστήματα μέτρησης εκπομπών). Επιστημονική και τεχνική έκθεση του ΚΚΕρ: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/2011_pems_jrc_62639_en.pdf

² A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures (Συμπληρωματική δοκιμή εκπομπών για ελαφρά οχήματα: Αξιολόγηση της τεχνικής εφικτότητας των υποψηφίων διαδικασιών). Επιστημονική και τεχνική έκθεση του ΚΚΕρ: http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC75998/ld-na-25572-en-n_online.pdf

- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, λόγω της ψηφιοποίησης στα αυτοκίνητα, οι διαδικασίες στατικής δοκιμής οδηγούν σε παράλογα αποτελέσματα και, κατά συνέπεια, η έγκριση τύπου θα πρέπει να χρησιμοποιεί ως αφετηρία τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κανονισμός Euro5/6 ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη και, ανάλογα με το νομικό σύστημα κάθε κράτους μέλους, οι καταναλωτές μπορούν να προσφεύγουν στα εθνικά δικαστήρια κατά των κατασκευαστών οχημάτων για οποιαδήποτε παράβαση των απαιτήσεων, χωρίς όμως να έχουν οι καταναλωτές σε όλα τα κράτη μέλη πρόσβαση σε συστήματα συλλογικής προσφυγής, ενώ δεν υπάρχουν και συστήματα προσφυγής σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, δυνάμει της οδηγίας 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 ενός προϊόντος· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο πωλητής οφείλει να παραδίδει στον καταναλωτή αγαθά που συμμορφώνονται με τη σύμβαση πώλησης· λαμβάνοντας υπόψη ότι η συμμόρφωση αυτή τεκμαίρεται εάν, μεταξύ άλλων, τα αγαθά «ανταποκρίνονται στην 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 «έχουν τη συνήθη ποιότητα και επιδόσεις [...] τις οποίες μπορεί ευλόγως να αναμένει ο καταναλωτής, λαμβάνοντας υπόψη [...] τις δημόσιες δηλώσεις του πωλητή, του παραγωγού ή του αντιπροσώπου του για τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των αγαθών, ιδίως στο πλαίσιο της διαφήμισης ή της επισήμανσης»· λαμβάνοντας υπόψη ότι, εάν δεν υπάρχει τέτοιου είδους συμμόρφωση, ο καταναλωτής δικαιούται δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση ή μείωση της τιμής·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με την οδηγία για τα δικαιώματα των καταναλωτών (2011/83/EE), οι πληροφορίες σχετικά με τα κύρια χαρακτηριστικά του προϊόντος πρέπει να παρέχονται πριν από τη σύναψη συμβάσεων εντός/εκτός εμπορικού καταστήματος και εξ αποστάσεως συμβάσεων, και τα κράτη μέλη οφείλουν να διαθέτουν κανόνες για αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινές σε περίπτωση που οι διατάξεις της οδηγίας δεν πληρούνται·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδηγία για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές (2005/29/EK) 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 στις εμπορικές πρακτικές οι οποίες, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, κρίνονται αθέμιτες, περιλαμβάνεται ο «ισχυρισμός ότι ο εμπορευόμενος (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 παρόμοιος ισχυρισμός ο οποίος δεν ανταποκρίνεται στους όρους της έγκρισης, της επικύρωσης ή της άδειας», και απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εκπομπές NO_x συνδέονται με δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, ιδίως όσον αφορά την οξίνιση και τον ευτροφισμό· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συγκεντρώσεις NO_x στην Ευρώπη υπερβαίνουν τακτικά τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα·

- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση ευθύνεται για περισσότερους από 430.000 πρόωρους θανάτους στην Ευρώπη το 2011, και οδηγεί σε ετήσια απώλεια παραγωγικότητας ύψους 940 δισεκατομμυρίων ευρώ· λαμβάνοντας υπόψη ότι περισσότερα από 20 κράτη μέλη δεν έχουν κατορθώσει να συμμορφωθούν με τα όρια της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα, ιδίως όσον αφορά τις αστικές περιοχές· λαμβάνοντας υπόψη ότι το διοξείδιο του αζώτου (NO₂) είναι επικίνδυνος ρύπος που προκαλεί καρκίνο του πνεύμονα, άσθμα και πολλές νόσους του αναπνευστικού·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι δυνατόν να βελτιωθούν οι επιδόσεις των ήδη εγκατεστημένων συστημάτων ελέγχου των εκπομπών με αφαίρεση των συστημάτων αναστολής, επαναπρογραμματισμό και αναβαθμονόμηση·
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα σημερινά συστήματα ελέγχου των εκπομπών NO_x από τα επιβατηγά οχήματα ντίζελ βασίζονται σε τρεις κύριες τεχνολογίες: εσωτερικές τροποποιήσεις του κινητήρα σε συνδυασμό με ανακυκλοφορία καυσαερίων (EGR), διατάξεις απορρόφησης NO_x φτωχού μείγματος (παγίδες NO_x φτωχού μείγματος ή «LNT»), και επιλεκτική καταλυτική αναγωγή (SCR)· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα περισσότερα οχήματα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον δύο από τις τρεις αυτές τεχνολογίες, προκειμένου να ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές Euro 6· λαμβάνοντας υπόψη ότι και οι τρεις αυτές τεχνολογίες μπορούν να απενεργοποιηθούν από το λογισμικό των συστημάτων αναστολής·
- ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αποκλίσεις μεταξύ των αποτελεσμάτων των δοκιμών και των επιδόσεων του οχήματος κατά την κανονική χρήση δεν περιορίζονται στα NO_x αλλά παρατηρούνται και για άλλους ρύπους, καθώς και για το CO₂· λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με μελέτες, η απόκλιση μεταξύ των επίσημων και των πραγματικών εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά οχήματα στην Ευρώπη ανήλθε σε 40% το 2014·
- ΙΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, ως συνέπεια της υιοθέτησης της παγκόσμιας εναρμονισμένης διαδικασίας δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) στην ΕΕ, απαιτείται να προσαρμοστούν στη νέα δοκιμή οι υφιστάμενοι στόχοι που δεσμεύουν τους κατασκευαστές όσον αφορά τον μέσο όρο εκπομπών CO₂ για το σύνολο του στόλου· λαμβάνοντας υπόψη ότι η διαδικασία για την εν λόγω συσχέτιση βρίσκεται σε εξέλιξη στο στάδιο της επιτροπολογίας, και θα πρέπει να εξασφαλίσει ανάλογη αυστηρότητα για τους κατασκευαστές καθώς και να αποφύγει τη συμπερίληψη αθέμιτων διατάξεων ευελιξίας από την ισχύουσα διαδικασία NEDC οι οποίες ενδέχεται να αποδυναμώσουν τον στόχο CO₂ για το 2021·
1. εκφράζει τη λύπη του για τις σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά την εφαρμογή των ενωσιακών ρυθμίσεων περί εσωτερικής αγοράς, οι οποίες αποκαλύφθηκαν ως συνέπεια των ενεργειών των αρχών των ΗΠΑ·
 2. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν προληπτικά μέτρα και να κινηθούν αμέσως έρευνα σχετικά με τη χρήση συστημάτων αναστολής σε οχήματα που πωλούνται στην ΕΕ και τις επιδόσεις των οχημάτων, όσον αφορά τις οριακές τιμές ρύπων και τις διαφημιζόμενες τιμές CO₂ g/km, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης· θεωρεί ότι η εν λόγω έρευνα θα πρέπει να πραγματοποιηθεί υπό την εποπτεία της Επιτροπής, βάσει δεδομένων που συλλέγονται και υποβάλλονται από τις ΑΕΤ των κρατών μελών, και τα οποία προκύπτουν από δοκιμές οχημάτων που διατίθενται στην αγορά, σε

πραγματικές συνθήκες οδήγησης· επιμένει ότι η εν λόγω έρευνα πρέπει να διεξαχθεί με πλήρη διαφάνεια και με πλήρη πρόσβαση του κοινού στα δεδομένα, προκειμένου να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών προς τα ευρωπαϊκά προϊόντα·

3. απαιτεί, στις περιπτώσεις που εντοπίζονται συστήματα αναστολής, να αξιολογείται εκ νέου, από τις αρχές των κρατών μελών, η έγκριση τύπου και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης των εν λόγω οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2007/46/EK και το άρθρο 10 του κανονισμού 715/2007/EK, καθώς και να προστατεύονται, στο πλαίσιο αυτό, τα δικαιώματα των καταναλωτών και να αποζημιώνονται οι καταναλωτές, εάν συντρέχει περίπτωση, για τη διαπραχθείσα απάτη·
4. τονίζει ότι πρέπει να λογοδοτήσουν οι υπεύθυνοι για τη χειραγώγηση των μετρήσεων εκπομπών· προειδοποιεί ότι η χειραγώγηση αυτή δεν θα πρέπει τελικά να αποβεί σε βάρος των απλών εργαζόμενων στις εταιρείες κατασκευής αυτοκινήτων και τους προμηθευτές τους, πολλοί από τους οποίους είναι ΜΜΕ, και εκφράζει ιδιαίτερη ανησυχία σχετικά με πιθανές αρνητικές συνέπειες στην εφοδιαστική αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας· καλεί, συνεπώς, τους κοινωνικούς εταίρους να εξασφαλίσουν ότι το σκάνδαλο χειραγώγησης δεν θα οδηγήσει σε απώλεια θέσεων εργασίας·
5. καταδικάζει απερίφραστα τις σκόπιμες δραστηριότητες εξαπάτησης από την πλευρά οποιασδήποτε εταιρείας, ανεξαρτήτως μεγέθους, δεδομένου ότι οι δραστηριότητες αυτές, εκτός από την προφανή ζημιά που προκαλούν στο περιβάλλον, οδηγούν και σε φθορά της εμπιστοσύνης των καταναλωτών στην ποιότητα των ευρωπαϊκών προϊόντων·
6. επαναλαμβάνει τη θέση που υιοθέτησε, στις 23 Σεπτεμβρίου 2015, η Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη δοκιμή εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE), και επαναλαμβάνει την έκκληση για «θέσπιση δοκιμής 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 αντανακλά 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 διεργασία χωρίς καθυστέρηση στη διαδικασία επιτροπολογίας, έπειτα από συμφωνία επί της νομοθετικής πρότασης·
7. εκφράζει τη λύπη του για την έλλειψη διαφάνειας στις διαβουλεύσεις, κατά τη διαδικασία επιτροπολογίας σχετικά με την πρόταση για δοκιμή RDE, και ιδίως όσον αφορά το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν ενημερώνει το Κοινοβούλιο ταυτόχρονα με τους εκπροσώπους των κρατών μελών· καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει πλήρη διαφάνεια και να αντιμετωπίζει το Κοινοβούλιο σε ισότιμη βάση με τα κράτη μέλη·
8. τονίζει ότι πρέπει 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· καλεί, ως εκ τούτου, το Συμβούλιο και την Επιτροπή να συστήσουν ανεξάρτητη αρχή έγκρισης τύπου ΕΕ, προκειμένου να

εξασφαλιστούν η πλήρης λογοδοσία και η ανεξαρτησία του συστήματος στο σύνολό του·

9. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν την αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007· επαναλαμβάνει ότι οι κυρώσεις για την παράβαση, από την πλευρά των κατασκευαστών, των διατάξεων του ανωτέρω κανονισμού, μεταξύ άλλων με τη χρήση συστημάτων αναστολής, θα πρέπει κατά πρώτο και κύριο λόγο να είναι αποτρεπτικές και αποτελεσματικές·
10. τονίζει ότι απαιτούνται διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις λόγω του σκανδάλου των εκπομπών και της ανάγκης να ενισχυθεί η κυκλοφορία καθαρών οχημάτων· καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει μέτρα βιομηχανικής πολιτικής, προκειμένου να βελτιωθεί η διάρθρωση και να διασφαλιστούν η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και οι συνδεδεμένες θέσεις εργασίας ως βασικός πυλώνας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας· τονίζει την ανάγκη για πιο στοχευμένες επενδύσεις έρευνας και ανάπτυξης στον εν λόγω τομέα, προκειμένου να επισπευσθεί η εισαγωγή καθαρότερων κινητήρων, ιδίως με τον εξηλεκτρισμό του ευρωπαϊκού στόλου οχημάτων·
11. καλεί τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα για την παροχή κινήτρων για τον μετεξοπλισμό των παλαιότερων ντιζελοκίνητων οχημάτων με συστήματα ελέγχου των εκπομπών NO_x, και να προωθήσουν ολοκληρωμένα σχέδια αστικής κινητικότητας χαμηλών εκπομπών, δεδομένου ότι, αφενός, τα ντιζελοκίνητα οχήματα εκπέμπουν περισσότερα οξείδια του αζώτου (NO_x) και, αφετέρου, τα επιβλαβή επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές συνδέονται άμεσα με τις εκπομπές NO_x·
12. 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 η τυχαία λήψη επαρκούς και αντιπροσωπευτικού δείγματος νέων μοντέλων από τις γραμμές παραγωγής, σε ετήσια βάση, προκειμένου να ελέγχεται η συμμόρφωσή τους με τις οριακές τιμές ρύπων της ΕΕ μέσω δοκιμών RDE· ζητεί, επιπλέον, να βελτιωθούν οι διαδικασίες για τη δοκιμή εν χρήσει των ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων, 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·
13. καλεί την Επιτροπή να παρακολουθήσει εκ του σύνεγγυς τις παρουσιάσεις των κρατών μελών όσον αφορά τα εθνικά πλαίσια πολιτικής για το 2016 στο πλαίσιο της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ύπαρξη συγκεκριμένων και φιλόδοξων στόχων ιδίως στον τομέα της ηλεκτροκίνησης· υπενθυμίζει στην Επιτροπή τη δέσμευσή της να θεσπίσει σχέδιο δράσης για την υλοποίηση της στρατηγικής «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές», προκειμένου να επιτευχθεί η ευρύτερη δυνατή χρήση εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές και να προωθηθεί η βιώσιμη ηλεκτρική κινητικότητα στην ΕΕ·
14. καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει ένα ολοκληρωμένο νέο σύστημα έγκρισης τύπου για τα εξαρτήματα που αφορούν τη μείωση των εκπομπών, και να χρησιμοποιεί τις εκπομπές

σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης ως αφετηρία για την έγκριση τύπου·

15. τονίζει 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 ελέγχουν αν υπάρχει λογισμικό συστήματος αναστολής, χωρίς όμως να παραβιάζονται τα δεδομένα των χρηστών και το εμπορικό απόρρητο·
16. επισημαίνει ότι η χειραγώγηση των μετρήσεων εκπομπών οφείλεται, μεταξύ άλλων, σε ελλείψεις σε επίπεδο εταιρικής διακυβέρνησης· ζητεί από την Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσο απαιτούνται μέτρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων στις μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες εξασφαλίζουν τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα και μια μακρόπνοη προσέγγιση· ζητεί να θεσπιστούν ευρύτεροι έλεγχοι και πιο διαφανείς διαδικασίες λογιστικού ελέγχου, και επαναλαμβάνει ότι οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων που εγγυώνται ενισχυμένη διαφάνεια, περιλαμβάνουν διάφορους φορείς από διαφορετικά περιβάλλοντα και εξασφαλίζουν τη συμμετοχή διαφόρων ενδιαφερομένων μερών, οδηγούν σε πιο αποτελεσματικές και μακρόπνοες αποφάσεις·
17. τονίζει ότι οι καταναλωτές πρέπει να μπορούν να ασκούν εύκολα τα δικαιώματά τους, όπως αυτά προβλέπονται στις οδηγίες 1999/44/EK, 2005/29/EK και 2011/83/EE· 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· ζητεί, επιπλέον, από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την ύπαρξη αποτελεσματικής έννομης προστασίας για τους καταναλωτές, μεταξύ άλλων μέσω συλλογικών μηχανισμών, όσον αφορά την παραβίαση των εν λόγω δικαιωμάτων, με αποτελεσματική εφαρμογή των αποφάσεων από τις αρμόδιες εθνικές αρχές·
18. ζητεί να αναθεωρηθεί η οδηγία για τη σήμανση αυτοκινήτων (1999/94/EK) προκειμένου να βελτιωθούν η ακρίβεια και η συγκρισιμότητα των πληροφοριών που παρέχονται στους καταναλωτές· θεωρεί ότι η σήμανση θα πρέπει να βασίζεται σε τιμές εκπομπών που προέρχονται από δοκιμές RDE·
19. εκφράζει επίσης την ανησυχία του για την απόκλιση μεταξύ των εκπομπών CO₂ 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 CO₂ για το σύνολο του στόλου, χωρίς να πριμοδοτούνται αθέμιτες διατάξεις ευελιξίας στο πλαίσιο της ισχύουσας διαδικασίας δοκιμής, προκειμένου να μην αποδυναμωθεί ο στόχος για το 2021·
20. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών μελών.