



B8-1080/2015

21.10.2015

PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

suullisesti vastattavan kysymyksen B8-0764/2015 johdosta

työjärjestyksen 128 artiklan 5 kohdan mukaisesti

autoalan päästömittauksista
(2015/2865(RSP))

**Gerben-Jan Gerbrandy, Dita Charanzová, Gesine Meissner, Fredrick
Federley**
ALDE-ryhmän puolesta

**Euroopan parlamentin päätöslauselma autoalan päästömittauksista
(2015/2865(RSP))**

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komissiolle osoitetun kysymyksen autoteollisuuden päästömittauksista (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 128 artiklan 5 kohdan ja 123 artiklan 2 kohdan,
- A. 18. syyskuuta 2015 ottaa huomioon, että Yhdysvaltojen liittovaltion ympäristönsuojeluvirasto (EPA) ja Kalifornian ilmanlaadusta vastaava viranomainen (California Air Resource Board, CARB) julkistivat kumpikin ilmoituksen, jonka mukaan Volkswagen AG, Audi AG ja Volkswagen Group of America -yhtiöt (yhdessä VW-yhtiö) eivät olleet noudattaneet ympäristön pilaamista koskevia sääntöjä; toteaa, että tutkinta alkoi sen jälkeen, kun valtiosta riippumaton järjestö teki yhdessä yliopiston tutkijoiden kanssa tutkimuksen dieselajoneuvon typpioksidipäästöistä (NO_x) ja tämän tutkimuksen tulokset välitettiin EPA:lle ja CARB:ille toukokuussa 2014;
- B. toteaa, että nämä tutkimustulokset olivat samaan aikaan myös komission ja kansallisten tyyppihyväksyntäviranomaisten käytettävissä, mutta EU:ssa ei ryhdytty tuolloin mihinkään toimenpiteisiin;
- C. toteaa, että ilman pilaantuminen aiheuttaa yli 430 000 ennen aikaista kuolemantapausta vuosittain ja arviolta 940 miljardin vuotuiset kustannukset sen terveysvaikutusten vuoksi; toteaa, että typpioksidi on merkittävin ilmansaaste, joka aiheuttaa muun muassa syöpää, astmaa ja useita hengityselinsairauksia sekä ympäristön pilaantumista kuten rehevöitymistä ja happamoitumista; toteaa, että dieselajoneuvojen päästöt ovat pääasiallinen typpioksidin lähde kaupunkialueilla Euroopassa; ottaa huomioon, että tällä hetkellä yli 20 jäsenvaltiota ei ole pystynyt saavuttamaan ilmanlaatutavoitteita erityisesti kaupunkien saastumisen vuoksi;
- D. toteaa, että autoteollisuus on Euroopassa keskeinen talouden ala, joka tarjoaa 12 miljoonaa työpaikkaa, muodostaa 4 prosenttia EU:n BKT:stä ja on laajin tutkimukseen ja kehittämiseen investoiva yksityinen taho EU:ssa; toteaa, että ala on tekniikan kehittymisen myötä onnistunut saamaan aikaan merkittäviä yleisiä parannuksia saastepäästöihin viimeksi kuluneiden vuosikymmenten aikana; katsoo, että ellei päättäväisiin toimiin ryhdytä, tämänhetkinen skandaali uhkaa vaarantaa koko alan maineen ja kilpailukyvyn;
- E. ottaa huomioon, että EU on toteuttanut lukuisia toimia autoteollisuuteen kohdistuvien talouskriisin vaikutusten korjaamiseksi hyödyntämällä valtiontukiin liittyviä käytettävissä olevia välineitä; toteaa, että nämä välineet yhdistettiin usein vaatimukseen investoida tutkimukseen, kehittämiseen ja investointiin sekä tukea kehitystä vihreiden teknologioiden alalla;

- F. toteaa, että kevyiden ajoneuvojen päästöjä koskevassa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetussa asetuksessa (parlamentin ja neuvoston joulukuussa 2006 hyväksymä asetus 715/2007/EY), jossa vahvistetaan Euro 5/6 -päästönormit, edellytetään valmistajia varustamaan ajoneuvonsa siten, että ne täyttävät päästövaatimukset ”tavanomaisessa käytössä” (5 artiklan 1 kohta);
- G. toteaa, että asetuksessa 715/2007/EY (5 artiklan 2 kohta) kielletään nimenomaisesti käyttämästä estolaitetta, jolla tarkoitetaan ”rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta ja/tai kuormitusta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitus- tai pakokaasujen jälkikäsitteilyjärjestelmän jonkin osan toiminnan ja vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana”;
- H. toteaa, että Yhdysvaltain viranomaisten tutkimusten jälkeen VW-yhtiö on myöntänyt asentaneensa estolaitteen ainakin 11 miljoonaan maailmanlaajuisesti myymäänsä dieselajoneuvoon; toteaa, että VW-yhtiö on ilmoittanut, että se kutsuu takaisin 8,5 miljoonaa VW-dieselajoneuvoa EU:ssa Saksan liittotasavallan ajoneuvoviranomaisen päätöksen seurauksena; ottaa huomioon, että asianomaisille VW-moottoreille oli myönnetty tyyppihyväksyntä, jonka mukaan ne täyttivät Euro 5 -normin;
- I. ottaa huomioon, että dieselajoneuvojen typpioksidipäästöjen Euro 5 -normin mukainen raja-arvo on 180 mg/km ja sitä sovelletaan 1. syyskuuta 2009 ja 1. syyskuuta 2014 välisenä aikana tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin sekä kaikkiin 1. tammikuuta 2011 ja 1. syyskuuta 2015 välisenä aikana myytyihin ajoneuvoihin, ja toteaa, että vastaava Euro 6 -normin mukainen raja-arvo on 80 mg/km, jota sovelletaan uusiin moottorityyppeihin 1. syyskuuta 2014 alkaen ja kaikkiin syyskuun ensimmäisenä päivänä 2015 ja sen jälkeen myytyihin ajoneuvoihin; ottaa huomioon, että Euro 6 -normin ajoneuvoille, jotka on otettu käyttöön ennen kuin normin raja-arvosta tuli lakisääteinen, myönnettiin verohelpotuksia useissa jäsenvaltioissa; ottaa huomioon riippumattomien testien vahvistaneen, että tavanomaisessa käytössä raja-arvoihin ja ajoneuvon todellisiin päästöihin liittyi huomattavia epäsäännönmukaisuuksia kummankin normin osalta;
- J. ottaa huomioon, että komission yhteisen tutkimuskeskuksen analyysissä vuonna 2011¹ esitettiin johtopäätös, jonka mukaan kannettavilla päästöjenmittausjärjestelmillä mitatut dieselajoneuvojen NO_x-päästöt olivat huomattavasti suuremmat kuin asianomaisissa Euro 3 – Euro 5 -normeissa on sallittu: ne olivat 2–4 kertaa suuremmat, kun kyse oli NO_x-päästöjen keskiarvosta koko testireitin aikana, ja jopa 14 kertaa suuremmat yksittäisissä testivaiheissa; ottaa huomioon, että toisessa vuonna 2013 julkaistussa yhteisen tutkimuskeskuksen tutkimuksessa² pääteltiin, että Euro 6 -normin ajoneuvojen päästöt voivat jopa ylittää Euro 5 -normin ajoneuvojen päästöt; ottaa huomioon, että

¹ Analysing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS).

² A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures, yhteinen tutkimuskeskus 2013.

vuonna 2014 tehdyissä tutkimuksissa todettiin, että testattujen dieselajoneuvojen keskimääräiset NO_x-päästöt maantieajossa olivat noin seitsemän kertaa suuremmat kuin Euro 6 -normissa vahvistetut raja-arvot;

- K. toteaa, että tämä todettu päästöjen ja todellisuuden välinen kuilu voi johtua EU:ssa tällä hetkellä käytettävästä puutteellisesta testausmenettelystä, joka ei edusta tavanomaisia ajo-olosuhteita, ja estolaitteiden käytöstä; katsoo, että ajoneuvojen testausmenettelyn luotettavuus ja varmuus on ratkaisevan tärkeää päästörajoitusten noudattamisen ja näin ollen kansanterveyden ja ympäristön suojelun kannalta EU:ssa;
- L. toteaa, että asetuksen 715/2007/EY 14 artiklan 3 kohdassa veloitetaan komissio seuraamaan päästöjen mittaamisessa käytettäviä testisyklejä ja, jos testit eivät enää ole asianmukaisia, mukauttamaan niitä vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä; toteaa, että tällaista mukauttamista ei ole vielä tapahtunut; ottaa huomioon, että komissio on kuitenkin tällä hetkellä valmistelemassa todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviin päästöihin (RDE) perustuvaa uutta testisykliä;
- M. toteaa, että tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskeviin testeihin ei ole unionin tasolla sovellettu yhteisiä vaatimuksia, vaikka komissiolle on annettu valtuudet vahvistaa tällaisia menettelyjä koskevat erityisvaatimukset komiteamenettelyllä; ottaa huomioon, että tämän seurauksena tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskevien veloitteiden noudattamista ei yleensä valvota asianmukaisesti; ottaa huomioon, että toimivaltaisten tyyppihyväksyntäviranomaisten soveltamia testejä ja niiden tuloksia koskevien tietojen ilmoittamista komissiolle, muiden jäsenvaltioiden tyyppihyväksyntäviranomaisille tai muille asianosaisille tahoille ei vaadita;
- N. ottaa huomioon, että voimassa olevassa unionin tyyppihyväksyntäjärjestelmässä komissio tai muiden jäsenvaltioiden viranomaiset eivät voi vetää takaisin tyyppihyväksyntöjä tai vaatimustenmukaisuustodistuksia tai vetää ajoneuvoja pois markkinoilta tai keskeyttää niiden saattamista markkinoille, jos niille on myönnetty tyyppihyväksyntä jossakin toisessa jäsenvaltiossa; toteaa, että nykyisen järjestelmän mukaisesti ei ole olemassa kansallisten tyyppihyväksyntäviranomaisten suorittamia testejä koskevaa valvontaa, jolla varmistettaisiin, että kaikki viranomaiset noudattaisivat EU:n yhteisiä sääntöjä eivätkä syyllistyisi vilpilliseen kilpailuun alentamalla vaatimustasoa;
- O. ottaa huomioon, että komissio on parhaillaan arvioimassa uudelleen tyyppihyväksynnän oikeudellista kehystä;
- P. ottaa huomioon, että ajoneuvoihin jo asennettujen päästöjä valvovien järjestelmien suorituskykyä voidaan parantaa poistamalla estolaitteet, uudelleenohjelmoimalla ja uudelleenkaliibroimalla;
- Q. ottaa huomioon, että dieselhenkilöajoneuvojen NO_x-päästöjen hallintaan nykyisin käytettävät järjestelmät perustuvat kolmeen pääteknologiaan: moottorin sisäiset muutokset yhdessä pakokaasujen kierrätyksen (EGR), puhtaan palamisen NO_x-katalysaattoreiden (LNT (lean NO_x trap)) tai valikoivan katalyyttisen vähentämisen (SCR) kanssa; ottaa huomioon, että Euro 6 -normin raja-arvojen täyttämiseksi useimpiin

ajoneuvoihin on asennettu vähintään kaksi kolmesta teknologiasta; ottaa huomioon, että kaikki nämä tekniikat voidaan deaktivoida ohjelmistopohjaisilla estolaitteilla;

- R. ottaa huomioon, että testitulosten ja normaalissa käytössä olevien ajoneuvojen suorituskyvyn väliset erot eivät rajoitu typpioksideihin vaan koskevat myös muita epäpuhtauksia ja hiilidioksidia; ottaa huomioon, että riippumattomien tutkimusten mukaan henkilöautojen virallisten ja todellisten hiilidioksidipäästöjen ero Euroopassa oli 40 prosenttia vuonna 2014;
- S. katsoo, että siirtyminen uuteen WLTP-testimenettelyyn (Worldwide Harmonised Light Duty Test Procedure) EU:ssa vaatii valmistajien nykyisen autokannan keskimääräisten hiilidioksidipäästötavoitteiden mukauttamista uuteen testiin; ottaa huomioon, että tällaista vastaavuutta koskeva menettely on parhaillaan komiteamenettelyssä ja siinä olisi säilytettävä vastaava sitovuus valmistajien kannalta;
- T. katsoo, että kun EU:n merkittävin valmistaja paljastetaan syyllistyneen kolmannessa maassa vakavaan petokseen ja sääntöjen rikkomiseen ja kun kyseinen rikkomus on jatkunut myös EU:ssa, tämä vaikuttaa EU:n uskottavuuteen kansainvälisissä neuvotteluissa;
1. tuomitsee voimakkaasti Volkswagenin tekemän petoksen ja kehottaa yritystä ottamaan täyden vastuun toimistaan ja tekemään tutkimuksissa täysimääräisesti yhteistyötä viranomaisten kanssa; pitää valitettavana, että miljoonia kuluttajia on petetty ja johdettu harjaan yrityksen ajoneuvojen päästöjä koskevilla virheellisillä tiedoilla;
 2. pitää valitettavana, että EU:n täytyi odottaa, että Yhdysvaltojen viranomaiset saivat selville rikkomuksia, jotka vaikuttivat sen omiin ajoneuvomarkkinoihin, ja pitää valitettavana EU:n sisämarkkinoiden sääntelyn täytäntöönpanoon liittyvää vakavaa puutetta, joka on tullut ilmi Yhdysvaltojen viranomaisten ansiosta;
 3. pitää välttämättömänä, että komissio ja jäsenvaltiot palauttavat nopeasti kuluttajien luottamuksen konkreettisilla toimenpiteillä ja tekevät kaiken mahdollisen tilanteen rauhoittamiseksi;
 4. on vakavasti huolissaan siitä, että jäsenvaltioiden viranomaiset ja komissio eivät ole reagoineet todisteisiin siitä, että unionin vahvistetut päästöjen raja-arvot ylittyvät ajoneuvoilta normaalissa käytössä vakavasti ja jatkuvasti; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita olemaan täysin avoimia siitä, mitä ne tietävät näistä rikkomuksista ja toimista, joita ne ovat toteuttaneet niiden korjaamiseksi;
 5. kehottaa tutkimaan perinpohjaisesti komission ja jäsenvaltioiden roolin ja vastuun pitäen muun muassa mielessä komission yhteisen tutkimuskeskuksen vuonna 2011 laatimassa raportissa havaitut ongelmat;
 6. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita aloittamaan välittömästi tutkimuksen estolaitteiden käytöstä epäpuhtauksien raja-arvojen ja ilmoitettujen hiilidioksidipäästöjen (CO₂ g/km) osalta; katsoo, että komission olisi valvottava ja koordinoitava tätä tutkimusta ja sen olisi perustuttava jäsenvaltioiden tyyppihyväksyntäviranomaisten markkinoilla olevista ajoneuvoista todellisten ajotestien pohjalta keräämiin ja toimittamiin tietoihin; vaatii,

että nämä tutkimukset toteutetaan täyden avoimuuden vallitessa ja siten, että tiedot ovat täysin julkisia;

7. vaatii, että jos estolaitteita löytyy, jäsenvaltioiden viranomaiset toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi ja soveltavat asiaankuuluvia seuraamuksia direktiivin 2007/46/EY 30 artiklan ja asetuksen 715/2007/EY 10 artiklan mukaisesti;
8. kehottaa komissiota hyväksymään ja panemaan täytäntöön uuden todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviin päästöihin perustuvan testisyklin viipymättä ja saattamaan sen sääntelytarkoituksissa voimaan kuuden kuukauden kuluessa; yhtyy parlamentin ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan 23. syyskuuta 2015 hyväksymään mietintöön maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisestä (A8-0270/2015) ja erityisesti valiokunnan kantaan, jossa kehoitetaan komissiota esittämään ”vuoteen 2017 mennessä todellisten ajo-olosuhteiden päästöttestin kaikille vuodesta 2015 alkaen tyyppihyväksytyille tai rekisteröidyille ajoneuvoille sen varmistamiseksi, että päästöjenrajoitusjärjestelmät ovat tehokkaita ja mahdollistavat sen, että ajoneuvot ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia, ja että vaatimustenmukaisuuden tunnusluku vastaa vain käytössä olevan päästömittausten mahdollisia toleransseja”; kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota sopimaan nopeasti testisykliä koskevista puitteista tällä perusteella;
9. panee merkille, että komission nykyisten suunnitelmien mukaisesti todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviin päästöihin perustuvaa testisykliä käytettäisiin ainoastaan NOx-päästöihin; kehottaa toteuttamaan RDE-testit kaikkien epäpuhtauksien osalta;
10. pitää valitettavana komiteamenettelyssä olevan RDE-testausta koskevan ehdotuksen käsittelyn puutteellista avoimuutta ja erityisesti sitä, että komissio ei ole välittänyt tietoja Euroopan parlamentille samanaikaisesti kuin jäsenvaltioiden edustajille; kehottaa komissiota toimittamaan kaikki olennaiset asiakirjat parlamentille ja erityisesti julkaisemaan moottoriajoneuvoja koskevalle tekniselle komitealle tarkoitetut valmisteluasiakirjat, jotka liittyvät uuden RDE-testin hyväksymiseen;
11. korostaa, että unionin nykyistä tyyppihyväksyntäjärjestelyä on vahvistettava, mukaan luettuna unionin valvonnan lisääminen ja komission roolin vahvistaminen erityisesti unionissa myytyjen ajoneuvojen markkinavalvonnan, koordinoinnin ja jälkitarkastelujärjestelmän osalta;
12. kehottaa sen vuoksi toteuttamaan EU:n tason valvonnan, johon sisältyvät ainakin seuraavat seikat: kansallisten valvontaviranomaisten valvonta, täytäntöönpanoa ja tutkimusta koskevat riippumattomat valtuudet ja keinot testata autojen EU:n normien mukaisuutta, valtuudet vaatia jäsenvaltioita aloittamaan yleisiin varoituksiin perustuvat valvontamenettelyt ja mahdollisuus hyväksyä asianmukaisia toimenpiteitä EU:n lainsäädännön rikkomuksiin liittyvissä tapauksissa;
13. pitää äärimmäisen tärkeänä, että EU:n uudessa tyyppihyväksyntäjärjestelmässä annetaan jäsenvaltioille oikeus toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet, jos niillä on näyttöä Euro 5/6 -asetuksen mukaisesti kiellettyjen estolaitteiden käytöstä, tyyppihyväksynnän ja vaatimustenmukaisuustodistusten peruuttaminen mukaan

luettuina, sekä kutsua takaisin toisessa jäsenvaltiossa tyyppihyväksytyt ajoneuvot ja keskeyttää niiden markkinoille saattaminen;

14. katsoo, että tyyppihyväksyntädirektiivin tulevassa tarkastelussa on laajennettava ja tarkennettava vaatimuksia tuotannon vaatimustenmukaisuudesta, jotta varmistetaan, että uusista malleista otetaan tuotantolinjoilta satunnaisesti riittävä ja edustava näyte, joka testataan riippumattomasti RDE-testejä käyttäen vuosittain, jotta voidaan varmistaa, täyttävätkö ne unionin pilaavia aineita ja hiilidioksidipäästöjä koskevat raja-arvot; kehottaa lisäksi parantamaan jo liikennekäytössä olevien ajoneuvojen käytön aikaista testausta myös RDE-menettelyn pohjalta, jotta varmistetaan erilaisia ajokilometrejä taittaneiden ajoneuvojen käytön aikainen vaatimustenmukaisuus asetuksessa vaaditulla tavalla; kehottaa parantamaan käytön aikaista valvontaa katsastusjärjestelmillä, jotta voidaan havaita ja korjata ajoneuvot, joiden ei katsota vastaavan unionin lainsäädäntöä;
15. katsoo, että kansallisilla viranomaisilla olisi tutkimustensa puitteissa oltava mahdollisuus käyttää ajoneuvon valvontajärjestelmän tietokoneohjelmien lähdekoodia, jotta ne voivat tarkastaa ne estolaitteiden ohjelmistojen varalta;
16. korostaa, että kuluttajien on voitava helposti käyttää heillä direktiivien 1999/44/EY, 2005/29/EY ja 2011/83/EU mukaisesti olevia oikeuksia; pyytää, että jäsenvaltiot ja niiden toimivaltaiset viranomaiset antavat selkeitä neuvoja kuluttajille, jotka tiedustelevat tällaisista oikeuksista; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita lisäksi varmistamaan, että näitä oikeuksia noudatetaan;
17. pyytää komissiota varmistamaan, että EU:n autojen merkintöjä koskevan direktiivin 1999/94/EY mukaisesti kuluttajille annetut tiedot ovat tarkkoja; katsoo, että merkintöjen olisi perustuttava päästöarvoihin ja polttoainetehokkuuteen, jotka vastaavat tosielämän ajo-olosuhteita;
18. on huolissaan testituloksissa ilmoitettujen ja kuljettajien liikenteessä toteamien todellisten hiilidioksidipäästöjen välisestä epäsuhdasta; kehottaa siksi sopimaan nopeasti WLTP-vastaavuudesta autokannan hiilidioksiditavoitteiden keskiarvon osalta käyttämättä nykyisen testimenettelyn epäoikeudenmukaista joustavuutta, jotta vuoden 2021 tavoitteita ei vesitetä;
19. pyytää komissiota tutkimaan, onko EU:n lainsäädäntöä rikkoneille valmistajille myönnettyjä vähäpäästöisen teknologian kehittämiseen tarkoitettuja valtiontukia käytetty muihin kuin aiottuihin tarkoituksiin;
20. kehottaa komissiota ottamaan huomioon nykyiset paljastukset, kun se laatii uusia toimintamalleja kestävän liikenteen alalla; pyytää komissiota ryhtymään lisätoimenpiteisiin kestävä ja resurssitehokasta maantieliikenteen ja muiden liikennemuotojen järjestelmää koskevan EU:n strategian tehostamiseksi; viittaa komission valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” vuonna 2011 vahvistettuun lähestymistapaan ja korostaa sen huomattavia mahdollisia vaikutuksia liikenteen todellisten päästöjen vähentämiseen ja kaupunkiliikenteen parantamiseen; kehottaa komissiota edistämään entistä ponnekkaammin valkoisessa kirjassa ehdotettuja toimenpiteitä ja kannustaa jäsenvaltioita tukemaan tätä;

21. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.