



---

*Dokument s plenarne sjednice*

---

**B8-0222/2019**

25.3.2019

# **PRIJEDLOG REZOLUCIJE**

podnesen nakon izjave Komisije

u skladu s člankom 123. stavkom 2. Poslovnika

o nedavnom razvoju događaja u vezi sa skandalom „Dieselgate“  
(2019/2670(RSP))

**Gerben-Jan Gerbrandy**

u ime Kluba zastupnika ALDE-a

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Rosa D'Amato, Dario Tamburrano**

u ime Kluba zastupnika EFDD-a

**Kathleen Van Brempt, Seb Dance**

u ime Kluba zastupnika S&D-a

**Merja Kyllönen, Marisa Matias, Luke Ming Flanagan, Lola Sánchez**

**Caldentey, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo**

u ime Kluba zastupnika GUE/NGL-a

**Bas Eickhout, Karima Delli**

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

**Rezolucija Europskog parlamenta o nedavnom razvoju dogadaja u vezi sa skandalom „Dieselgate”  
(2019/2670(RSP))**

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir članak 226. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU),
- uzimajući u obzir Odluku 95/167/EZ, Euratom, EZUČ Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije od 19. travnja 1995. o detaljnim odredbama o izvršavanju prava Europskog parlamenta na istragu<sup>1</sup>,
- uzimajući u obzir svoju Odluku (EU) 2016/34 od 17. prosinca 2015. o osnivanju, ovlastima, brojčanom sastavu i trajanju mandata Istražnog odbora za mjerjenje emisija u automobilskom sektoru<sup>2</sup>,
- 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 lakoih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila<sup>3</sup>,
- 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 vozila<sup>4</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ<sup>5</sup>,
- uzimajući u obzir Uredbu Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 u pogledu emisija iz lakoih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6)<sup>6</sup>,
- uzimajući u obzir Direktivu 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu<sup>7</sup>,
- uzimajući u obzir Rezoluciju od 27. listopada 2015. o mjerjenjima emisija u

<sup>1</sup> SL L 113, 19.5.1995., str. 1.

<sup>2</sup> SL L 10, 15.1.2016., str. 13.

<sup>3</sup> SL L 171, 29.6. 2007., str. 1.

<sup>4</sup> SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

<sup>5</sup> SL L 151, 14.6.2018., str. 1.

<sup>6</sup> SL L 109, 26.4.2016., str. 1.

<sup>7</sup> SL L 152, 11.6.2008., str. 1.

automobilskom sektoru<sup>8</sup>,

- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 13. rujna 2016. o istrazi mjerena emisija u automobilskom sektoru<sup>9</sup> (koja se zasniva na privremenom izvješću Istražnog odbora za mjerena emisija u automobilskom sektoru),
  - uzimajući u obzir konačno izvješće Istražnog odbora za mjerena emisija u automobilskom sektoru od 2. ožujka 2017.,
  - uzimajući u obzir svoju Preporuku Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage mjerena emisija u automobilskom sektoru<sup>10</sup>,
  - uzimajući u obzir informativni dokument Europskog revizorskog suda od 7. veljače 2019. o odgovoru EU-a na skandal „Dieselgate”,
  - uzimajući u obzir presudu Suda Europske unije od 13. prosinca 2018. u spojenim predmetima T-339/16, T-352/16 i T-391/16<sup>11</sup>,
  - uzimajući u obzir preporuku europskog ombudsmana u predmetu 1275/2018/EWM,
  - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 13. ožujka 2019. o Europi koja štiti: čist zrak za sve<sup>12</sup>,
  - uzimajući u obzir članak 123. stavak 2. Poslovnika,
- A. budući da je Parlament zatražio sveobuhvatno izvješće od Komisije o djelovanjima koje su poduzele Komisija i države članice u pogledu zaključaka i preporuka Istražnog odbora za mjerena emisija u automobilskom sektoru (dalje u tekstu „odbor EMIS”);
- B. budući da je 18. listopada 2018. povjerenica za unutarnje tržiste, industriju, poduzetništvo te mala i srednja poduzeća Elżbieta Bieńkowska poslala pismo bivšem predsjedniku odbora EMIS s tablicom u kojoj su navedene daljnje mjere koje je poduzela Komisija kao odgovor na zahtjev za „sveobuhvatnim izvješćem o djelovanjima koje su poduzele Komisija i zemlje članice u pogledu zaključaka i preporuka odbora EMIS”;
- C. budući da se tablicom priloženom uz pismo usredotočilo samo na probleme istaknute u preporukama, a ne i na one iz zaključaka odbora EMIS, posebno u pogledu slučajeva nepravilnosti u postupanju i kršenja prava EU-a; budući da je povjerenici Bieńkowska nekoliko puta naglasila u tablici da su neki problemi navedeni u preporukama izvan njezine nadležnosti;
- D. budući da je 12. listopada 2018. europski ombudsman prihvatio žalbu zastupnika

<sup>8</sup> SL C 355, 20.10.2017., str. 11.

<sup>9</sup> SL C 204, 13.6.2018., str. 21.

<sup>10</sup> SL C 298, 23.8.2018., str. 140.

<sup>11</sup> uzimajući u obzir presudu Suda Europske unije od 13. prosinca 2018., Ville de Paris, Ville de Bruxelles i Ayuntamiento de Madrid protiv Komisije, T-339/16, T-352/16 i T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927,

<sup>12</sup> Usvojeni tekstovi, P8\_TA(2019)0186.

Europskog parlamenta i utvrdio da je odbijanjem Komisije da odobri javni pristup svim stajalištima zastupnika država članica u pogledu informacija o okolišu došlo do nepravilnosti u postupanju;

- E. budući da je zbog opstruktivnog ponašanja Komisije došlo do značajnog usporavanja rada odbora EMIS i, uz ostale negativne posljedice, do smanjenja količine informacija koja je bila dostupna zastupnicima Europskog parlamenta pri ispitivanju predstavnika Komisije na saslušanjima;
- F. budući da je 13. prosinca 2018. Opći sud Europske unije prihvatio tužbe koje su podnijeli gradovi Pariz, Bruxelles i Madrid (presuda Suda Europske u spojениm predmetima T-339/16, T-352/16 i T-391/16) i djelomično poništio Uredbu Komisije (EU) 2016/646 kojom su propisana pretjerano visoke granične vrijednosti dušikovih emisija za ispitivanja novih lakih osobnih i gospodarskih vozila;
- G. budući da je 22. veljače 2019. Komisija odlučila uložiti žalbu na tu presudu, čime bi se mogao odgoditi rok do kojeg faktori sukladnosti mogu ostati na snazi, koji je utvrdio Sud Europske unije;
- H. budući da je 6. prosinca 2016. Komisija odlučila pokrenuti postupke zbog povrede prava protiv sedam država članica, točnije Češke Republike, Njemačke, Grčke, Litve, Luksemburga, Španjolske i Ujedinjene Kraljevine, zbog neuvođenja sustava kazni za odvraćanje proizvođača automobila od kršenja zakonodavstva o emisijama iz automobila i neuvođenja sankcija u slučaju grupe Volkswagen;
- I. budući da je 17. svibnja 2017. Komisija pokrenula još jedan postupak zbog povrede prava u pogledu strategije za kontrolu emisija koju koristi grupa Fiat Chrysler Automobiles i neispunjavanja obveza Italije o usvajanju korektivnih mjera i uvođenju sankcija tom proizvođaču;
- J. budući da Komisija u postupcima protiv Njemačke, Italije, Luksemburga i Ujedinjene Kraljevine, koji se još odvijaju, i dalje nije dospjela dalje od faze traženja dopunskih informacija od država članica u okviru dodatnih službenih opomena iako su ti postupci pokrenuti prije više od dvije godine;
- K. budući da se čini da u tom pogledu neke države članice ne suraduju iskreno s Komisijom;
- L. budući da je predsjednik Revizorskog suda Klaus-Heiner Lehne u izjavi za medije od 16. listopada 2018. o programu rada Europskog revizorskog suda za 2019. najavio da će Europski revizorski sud proučiti pristup EU-a za mjerjenje emisija vozila kako bi se „utvrdilo ispunjava li EU što je obećala”;
- M. budući da je u informativnom dokumentu Europskog revizorskog suda od 7. veljače 2019. o odgovoru EU-a na skandal „Dieselgate” istaknuto da još uvijek postoji znatan broj automobila koji uzrokuju veliko onečišćenje na cestama i primjećeno da su trenutačni opozivi vozila, kao i ažuriranje softvera pokrenuto u tom pogledu, imali ograničeni utjecaj na emisije dušikovih oksida;
- N. budući da Njemačka zahtijeva od njemačkih proizvođača automobila da ponudi

vlasnicima automobila program zamjene ili naknadne mehaničke ispravke u pogledu sustava selektivne katalitičke redukcije;

- O. budući da se najvećim dijelom nije uhvatilo ukoštač s ostavštinom dizelskih vozila koji su veliki onečišćivači te će ona nastaviti imati negativan učinak na kvalitetu zraka u mnogim narednim godinama ako Komisija i države članice ne poduzmu učinkovita koordinirana djelovanja kako bi se smanjile štetne emisije tih vozila, posebno u područjima u koja se ta vozila izvoze u velikom broju;
- P. budući da se prema informacijama koje je Komisija proslijedila državama članicama, kampanje za opoziv u državama članicama odnose samo na ograničeni broj automobila sljedećih zaštićenih marki: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel i Suzuki;
- Q. budući da je nekoliko vladinih organizacija i medija izvjestilo da se modeli nekolicine drugih zaštićenih marki ponašaju sumnjivo u pogledu emisija ili premašuju granične vrijednosti onečišćenja utvrđene zakonodavstvom Europske unije;
- R. budući da neke države članice, točnije Bugarska, Mađarska, Irska, Slovenija i Švedska, još uvijek nisu poslale nikakve informacije Komisije o njihovim programima opoziva;
- S. budući da je odgovor Komisije na skandal „Dieselgate” uključivao ne samo reviziju Direktive 2007/46/EC , već i Prijedlog direktive o udružnim tužbama za zaštitu kolektivnih interesa potrošača (COM(2018)0184); budući da je taj prijedlog ključan za jamčenje da potrošači imaju jasna prava i mogu pokrenuti zajedničke tužbe; budući da je taj dokument također jedan od mnogih koji je blokiran u Vijeću;
- T. budući da je predsjednik Juncker predložio reviziju Uredbe (EU) br. 182/2011 od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije<sup>13</sup> kako bi se države članice obvezalo da budu transparentnije u pogledu stajališta koja usvoje na razini odbora; budući da bi se transparentnijim postupkom za usvajanje stvarne emisije tijekom vožnje sprječilo države članice da neopravdano odgađaju postupak, kao što je objašnjeno u zaključcima odbora EMIS; budući da je taj dokument također jedan od mnogih koji je blokiran u Vijeću;
- U. budući da su nakon istrage Europskog ureda za borbu protiv prijevara (OLAF) Europska investicijska banka i Volkswagen AG postigli dogovor o dijelu zajma od 400 milijuna EUR koji se odnosi na potprojekt i odobren je 2009. te u potpunosti otplaćen na vrijeme u veljači 2014.;
- V. budući da u skladu s tim dogовором Europska investicijska banka završava svoju istragu, a Volkswagen AG zauzvrat pristaje ne sudjelovati u nijednom projektu Europske investicijske banke tijekom razdoblja izuzeća od 18 mjeseci;

### ***Odgovornosti Komisije***

1. podsjeća da u skladu s člankom 17. stavkom 8. Ugovora o Europskoj uniji „Komisija je

---

<sup>13</sup> SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

kolektivno, kao tijelo, odgovorna Europskom parlamentu”; stoga žali zbog činjenice da Komisija kolektivno, kao tijelo, nije podnijela sveobuhvatno izvješće Parlamentu o zaključcima i preporuka odbora EMIS;

2. žali zbog činjenice da pismo povjerenice za unutarnje tržište, industriju, poduzetništvo te mala i srednja poduzeća Elžbiete Bieńkowske bivšem predsjedniku odbora EMIS nije dostatno, s obzirom da nisu sva pitanja u nadležnosti povjerenice, kao što je i navedeno u pismu, te se u pismu ne dotiče zaključaka odbora EMIS;
3. poziva Komisiju da Parlamentu odmah pošalje sveobuhvatno izvješće koje je odobrio cijeli Kolegij, kao što Parlament i zahtjeva u svojoj rezoluciji, a koje će se usredotočiti ne samo na preporuke, nego i srž istražnih radnji u okviru parlamentarne istrage, tj. zaključaka odbora EMIS, posebno u pogledu slučajeva nepravilnog postupanja i kršenja prava EU-a; smatra da bi Komisija trebala izvući jasne političke zaključke na osnovi zaključaka odbora EMIS;
4. napominje da preporuka Europskog ombudsmana potvrđuje da je Komisija značajno ometala rad službenog parlamentarnog istražnog odbora; smatra da bi Komisija trebala izvući jasne političke zaključke iz tog neuspjeha;
5. poziva Komisiju da općenito odobri pristup zapisnicima sa sjednica tehničkih odbora, a osobito onima Tehničkog odbora za motorna vozila;
6. poziva Komisiju da objavi smjernice za opoziv vozila, u kojima će biti detaljno izloženo kako opozvana vozila moraju biti u skladu s relevantnim uredbama EU-a, uključujući primjenom mehaničkih ispravaka u slučajevima kad ažuriranje softvera ne osigurava usklađenost s graničnim vrijednostima emisija;
7. poziva Komisiju da uključi mjere za smjernice kako bi zajamčila da vozila koja su veliki onečišćivači ne ostanu u optjecaju na tržištu rabljenih vozila ni u državama članicama, ni u trećim zemljama;
8. poziva Komisiju da prati uspostavu i provedbu kontrola za nadzor tržišta koju vrše države članice u skladu s Uredbom (EU) 2018/858;
9. poziva Komisiju da nastavi s radom u prvoj fazi postupka zbog povrede prava pokrenutog protiv Njemačke, Luksemburga, Ujedinjene Kraljevine i Italije, s obzirom da su ti postupci pokrenuti prije više od dvije godine, te pruži obrazloženo mišljenje;
10. pozdravlja presudu Suda Europske unije od 13. prosinca 2018. u kojoj je zaključeno da Komisija u okviru drugog paketa o stvarnim emisijama tijekom vožnje nije imala ovlasti izmijeniti granične vrijednosti emisija NO<sub>x</sub> utvrđene normom Euro 6; napominje da je Sud Europske unije također zaključio da Komisija nije pružila dovoljno tehničkih objašnjenja u pogledu potrebne prilagodbe graničnih vrijednosti emisija NO<sub>x</sub> uz uvođenje faktora sukladnosti; smatra da se granične vrijednosti emisija NO<sub>x</sub> utvrđene normom Euro 6 moraju zadovoljiti u normalnim uvjetima uporabe i da je odgovornost Komisije da osmisli postupke ispitivanja stvarnih emisija tijekom vožnje koja bi odražavala emisije u stvarnosti;
11. žali zbog odluke Komisije o žalbi na presudu Suda Europske unije u predmetima T-

339/16, T-352/16 i T-391/16 te traži od Komisije da poništi svoju odluku u svjetlu nedavnih zbivanja;

12. traži od Komisije da izvijesti Parlament hoće li se odlukom o žalbi odgoditi rok do kojeg faktori sukladnosti mogu ostati na snazi, koji je utvrdio Sud Europske unije;
13. poziva Komisiju da poštuje granične vrijednosti emisija utvrđene Uredbom 715/2007 koje su trenutačno na snazi i kojih se treba pridržavati tijekom stvarnih uvjeta vožnje u skladu s tom Uredbom, te da ne uvodi nikakve koeficijente ispravka (tj. faktore sukladnosti) kojima bi se oslabila ta zakonska ograničenja;
14. žali zbog činjenice da nikad nije javno objavljeno izviješće Europskog ureda za borbu protiv prijevara (OLAF) nakon istrage o zajmu Europske investicijske banke *Antrieb RDI* danom Volkswagenu AG te žali zbog slabih mjera koje je ta banka poduzela;

#### ***Odgovornosti država članica***

15. poziva države članice da bez odgode pruže sve informacije koje Komisija zahtjeva kako bi pripremila izvješće o svim djelovanjima koje su ona i države članice poduzele u pogledu zaključaka i preporuka odbora EMIS;
16. žali zbog različitih pristupa i nedostatka koordinacije država članica pri opozivu vozila i jamčenju programa zamjene; smatra da se tim različitim pristupima podrivaju interesi potrošača, zaštita okoliša, zdravlje građana i funkcioniranje unutarnjeg tržišta;
17. poziva države članice da hitno provedu potrebne mjere opoziva ili povlačenja s tržišta znatnog broja automobila koji uzrokuju veliko onečišćenje te da u potpunosti surađuju s Komisijom na zajedničkom pristupu za djelovanja opoziva na osnovi smjernica Komisije;
18. žali zbog činjenice da se programi zamjene i zahtjevi za mehaničke ispravke za njemačke proizvođače automobila u Njemačkoj ne primjenjuju izvan Njemačke te na druge proizvođače automobila u Uniji;
19. poziva države članice i proizvođače automobila na koordinaciju u pogledu obveznih naknadnih mehaničkih ispravaka za neusklađena dizelska vozila, uključujući mehaničke ispravke za selektivnu katalitičku redukciju, radi smanjenja emisija dušikova dioksida ( $\text{NO}_2$ ) i pročišćavanja postojećeg voznog parka; smatra da bi troškove uvođenja tih mehaničkih ispravaka trebao snositi predmetni proizvođač automobila;
20. poziva one države članice koje Komisiji još nisu pružile informacije o svojim programima opoziva da to naprave bez odgode;
21. poziva države članice da zajamče učinkovitost nadzornih provjera tržišta i testiraju automobile koji su u optjecaju izvan parametara stvarnih emisija tijekom vožnje kako bi se osiguralo da proizvođači ne optimiziraju vozila za ispitivanja tih parametara u sklopu vlastitih pogona, kao što je natuknuto u informativnom dokumentu Europskog revizorskog suda;
22. poziva države članice uključene u postupak zbog povrede prava da u potpunosti

surađuju s Komisiju i pruže joj sve potrebne informacije;

23. poziva države članice da sprječe proizvođače automobila u primjeni novih fleksibilnih rješenja u laboratorijskom Globalno usklađenom ispitnom postupku za laka vozila (WLTP) u svrhu smanjenja emisija CO<sub>2</sub>;
24. podsjeća države članice da kod automobila iz službenih predstavnštva zajamče isključivu primjenu graničnih vrijednosti CO<sub>2</sub> iz Globalno usklađenog ispitnog postupka za laka vozila (WLTP) kako bi se izbjegla bilo kakva zbumjenost potrošača te naglašava da bi države članice trebale prilagoditi oporezivanje vozila i fiskalne poticaje vrijednostima tog ispitnog postupka uz izbjegavanje njegovog negativnog učinka po potrošače;
25. apelira na Vijeće Europske unije da preuzme odgovornost i hitno usvoji opći pristup Prijedlogu direktive o udružnim tužbama za zaštitu kolektivnih interesa potrošača i Prijedlogu revizije Uredbe 182/2011;
26. apelira na predsjednika Europskog vijeća i predsjednika Komisije da prisustvuju prvoj plenarnoj sjednici Europskog parlamenta u travnju 2019. kako bi odgovorili na sva preostala pitanja u pogledu zaključaka i preporuka odbora EMIS, preporuke Europskog ombudsmana i drugih elemenata ove rezolucije;

◦

◦ ◦

27. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću, Komisiji te vladama i parlamentima država članica.