



Dokument s plenarne sjednice

B8-0224/2019

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))

Jens Gieseke

u ime Kluba zastupnika PPE-a

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

Europski parlament,

- 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 lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila¹,
- 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,
- uzimajući u obzir Uredbu 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, 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/EZ²,
- uzimajući u obzir svoju Preporuku Vijeću i Komisiji od 4. travnja 2017. nakon istrage mjerenja emisija u automobilskom sektoru³,
- uzimajući u obzir konačno izvješće Istražnog odbora za mjerenje emisija u automobilskom sektoru od 2. ožujka 2017.,
- uzimajući u obzir privremeno izvješće Istražnog odbora za mjerenje emisija u automobilskom sektoru od 20. srpnja 2016.,
- uzimajući u obzir informativni dokument Europskog revizorskog suda od 7. veljače 2019. o odgovoru EU-a na skandal „Dieselgate”,
- uzimajući u obzir razmjenu gledišta Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane s povjerenicom Elżbietom Bienkowskom o daljnjem postupanju u vezi s preporukama Istražnog odbora za mjerenje emisija u automobilskom sektoru⁴,
- uzimajući u obzir radni dokument službi Komisije od 22. studenoga 2018. pod nazivom „Izvješće o sirovinama za namjene baterija” (SWD(2018)0245),
- uzimajući u obzir službene opomene upućene Njemačkoj, Grčkoj, Italiji, Luksemburgu,

¹ SL L 171, 29.6.2007., str. 1.

² SL L 151, 14.6.2018., str. 1.

³ SL C 298, 23.8.2018., str. 140.

⁴ Govor povjerenice Bienkowske dostupan je na: https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/bienkowska/announcements/commissioner-elzbieta-bienkowska-exchange-views-envi-committee-ep-recommendation-former-committee_en

Španjolskoj i Ujedinjenoj Kraljevini u okviru postupaka zbog povrede propisa koje je pokrenula Komisija,

- uzimajući u obzir članak 123. stavak 2. Poslovnika,
- 1. ističe da je od izbijanja skandala s emisijama poznatog pod nazivom „Dieselgate” 2015. postignut znatan napredak, posebice u regulatornom okviru EU-a, primjerice novim pravilima o homologaciji tipa i novim postupkom ispitivanja;
- 2. naglašava da je prelazak na čišću mobilnost nužan da bi se poboljšala kvaliteta zraka, a time i kvaliteta života građana, da bi se zaštitio naš okoliš i ojačala konkurentnost automobilske industrije EU-a u globaliziranom svijetu;
- 3. ističe da se borba protiv klimatskih promjena mora promatrati kao dio sveobuhvatne strategije EU-a koja mora biti u skladu s, na primjer, novom strategijom industrijske politike (holistički pristup) kako bi se postigla prava ravnoteža između povećanja održivosti i sukladnosti vozila u cestovnom prijevozu s propisima, zaštite gospodarskih interesa potrošača u EU-u i uvažavanja ograničenja tehnološkog napretka;
- 4. naglašava da se pri ocjenjivanju rješenja za pitanje klimatskih promjena mora uzeti u obzir sigurnost radnih mjesta i konkurentnost industrije EU-a na svjetskoj razini;
- 5. ističe da je već uveden novi laboratorijski test, svjetski usklađen postupak testiranja za laka vozila (WLTP), koji bi trebao omogućiti znatno smanjenje raskoraka između razina emisija CO₂ i potrošnje goriva koji su izmjereni u laboratoriju i na cesti;
- 6. ističe da, osim toga, sustav ispitivanja EU-a sada uključuje i ispitivanje stvarnih emisija tijekom vožnje (RDE), što predstavlja prvu uporabu mjerenja u okviru RDE-a u bilo kojem regulatornom okviru u svijetu; ističe da su oba ispitivanja stroža i realističnija te da su puno manje podložna prijevarama;
- 7. ističe da će se novim pravilima EU-a o homologaciji tipa, koja će se primjenjivati od rujna 2020., znatno povećati kvaliteta, neovisnost i nadzor nad homologacijom tipa vozila i tijelima za ispitivanje;
- 8. naglašava da dizelska tehnologija ima važnu ulogu u borbi protiv klimatskih promjena smanjenjem emisija CO₂ jer vozila čiji se pogon temelji na alternativnim izvorima energije još uvijek imaju previše nedostataka; stoga smatra da će moderna dizelska vozila dati važan doprinos tome da se gradovi približe ostvarenju ciljeva u pogledu kvalitete zraka;
- 9. naglašava važnost načela tehnološke neutralnosti i potiče uporabu svih raspoloživih tehnologija, uključujući sintetička goriva, za poboljšanje kvalitete zraka i smanjenje emisija CO₂;
- 10. ističe da su proizvođači automobila proveli velika ulaganja kako bi ostvarili golemo smanjenje emisija NO_x (kao što je široka primjena sustava selektivne katalitičke redukcije (SCR) i sustava za odvajanje NO_x);
- 11. naglašava važnost procjene emisija tijekom životnog ciklusa vozila koja se stavljaju na

tržište Unije, kao što je zatražio Parlament, te u tom pogledu prepoznaje izazovnost zadatka Komisije koji se odnosi na razvoj zajedničke metodologije Unije za emisije CO₂ tijekom cijelog životnog ciklusa;

12. podržava rješenja koja se temelje na znanstvenim, ekonomskim i okolišnim činjenicama i koja su tehnološki neutralna;
13. ističe da elektromobilnost sa sobom nosi izazove u pogledu udobnosti potrošača (npr. doseg, teški teret, visoki troškovi električnih vozila i životni vijek skupih baterija), ali i velike nove izazove povezane s okolišem (kao što je nabava materijala i recikliranje baterija);
14. poziva Komisiju da strogo provodi svoju ovlast nadzora te da zajedno s državama članicama i ostalim dionicima nastavi raditi na optimizaciji propisa o emisijama za buduća vozila te ubrzanju prelaska na čišću i konkurentniju mobilnost;
15. ističe da države članice i njihova nadležna tijela moraju preuzeti primarnu odgovornost kako bi osigurale učinkovitu provedbu novog okvira EU-a za homologaciju tipa i ispitivanje da bi se spriječili budući skandali i ponovno pridobilo povjerenje potrošača u EU;
16. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji te vladama i parlamentima država članica.