



Dokument zasedanja

B8-0222/2019

25.3.2019

PREDLOG RESOLUCIJE

ob zaključku razprave o izjavi Komisije

v skladu s členom 123(2) Poslovnika

o nedavnem razvoju dogodkov v škandalu Dieselgate
(2019/2670(RSP))

Gerben-Jan Gerbrandy

v imenu skupine ALDE

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

v imenu skupine EFDD

Kathleen Van Brempt, Seb Dance

v imenu skupine S&D

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

Caldentey, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo

v imenu skupine GUE/NGL

Bas Eickhout, Karima Delli

v imenu skupine Verts/ALE

Resolucija Evropskega parlamenta o nedavnem razvoju dogodkov v škandalu Dieseldgate (2019/2670(RSP))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju člena 226 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU),
- ob upoštevanju Sklepa 95/167/ES, Euratom, ESPJ Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije z dne 19. aprila 1995 o določbah, ki podrobneje urejajo uresničevanje preiskovalne pravice Evropskega parlamenta¹,
- ob upoštevanju svojega Sklepa (EU) 2016/34 z dne 17. decembra 2015 o vzpostavitvi preiskovalnega odbora glede merjenja emisij v avtomobilskem sektorju ter njegovih pristojnostih, številčni sestavi in mandatu²,
- ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil³,
- ob upoštevanju Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila⁴,
- ob upoštevanju Uredbe 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES⁵,
- ob upoštevanju Uredbe Komisije 2016/646 z dne 20. aprila 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6)⁶,
- ob upoštevanju Direktive 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanje zraka in čistejšem zraku za Evropo⁷,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 27. oktobra 2015 o merjenju emisij v avtomobilskem sektorju⁸,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 13. septembra 2016 o preiskavi glede merjenja

¹ UL L 113, 19.5.1995, str. 1.

² UL L 10, 15.1.2016, str. 13.

³ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

⁴ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

⁵ UL L 151, 14.6.2018, str. 1.

⁶ UL L 109, 26.4.2016, str. 1.

⁷ UL L 152, 11.6.2008, str. 1.

⁸ UL C 355, 20.10.2017, str. 11.

- emisij v avtomobilskem sektorju⁹ (na podlagi vmesnega poročila Preiskovalnega odbora Evropskega parlamenta za meritve emisij v avtomobilskem sektorju),
- ob upoštevanju končnega poročila Preiskovalnega odbora Evropskega parlamenta za meritve emisij v avtomobilskem sektorju z dne 2. marca 2017,
 - ob upoštevanju svojega priporočila z dne 4. aprila 2017 Svetu in Komisiji po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju¹⁰,
 - ob upoštevanju informativnega dokumenta Evropskega računskega sodišča z dne 7. februarja 2019 o odzivu EU na škandal Dieseldate,
 - ob upoštevanju sodbe Sodišča Evropske unije (CJEU) z dne 13. decembra 2018 v združenih zadevah T-339/16, T-352/16 in T-391/16¹¹,
 - ob upoštevanju priporočila evropskega varuha človekovih pravic v zadevi 1275/2018/EWM,
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 13. marca 2019 o Evropi, ki varuje: čist zrak za vse¹²,
 - ob upoštevanju člena 123(2) Poslovnika,
- A. ker je Parlament od Komisije zahteval izčrpno poročilo o ukrepih, ki so jih Komisija in države članice sprejele na podlagi ugotovitev in priporočil Preiskovalnega odbora za meritve emisij v avtomobilskem sektorju (v nadaljevanju odbor EMIS);
- B. ker je 18. oktobra 2018 komisarka za notranji trg, industrijo, podjetništvo ter mala in srednja podjetja Elżbieta Bienkowska poslala pismo nekdanjemu predsedniku odbora EMIS s tabelo nadaljnjih ukrepov, ki jih je Komisija sprejela v odziv na prošnjo za izčrpno poročilo o ukrepih, ki so jih Komisija in države članice sprejele v zvezi z ugotovitvami in priporočili odbora EMIS;
- C. ker je bil namen tabele, priložene temu pismu, samo obravnavati vprašanja iz priporočil, in ni obravnavala sklepov odbora EMIS, zlasti kar zadeva nepravilnosti in kršitve prava EU; ker je komisarka Bienkowska v tabeli večkrat poudarila, da so nekatera vprašanja, obravnavana v priporočilih, zunaj njenega področja pristojnosti;
- D. ker je 12. oktobra 2018 evropska varuhinja človekovih pravic ugodila pritožbi poslanca Evropskega parlamenta in ugotovila, da Komisija ne bi smela zavrniti javnega dostopa do vseh stališč predstavnikov držav članic v zvezi z okoljskimi informacijami in da gre v tem primeru za nepravilnost;
- E. ker je to oviranje s strani Komisije povzročilo znatno upočasnitev dela odbora EMIS in ob drugih negativnih posledicah zmanjšalo količino informacij, ki so jih poslanci

⁹ UL C 204, 13.6.2018, str. 21.

¹⁰ UL C 298, 23.8.2018, str. 140.

Sodba Sodišča Evropske unije z dne 13. decembra 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles in Ayuntamiento de Madrid* proti *Evropski komisiji*, T-339/16, T-352/16 in T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

¹² Sprejeta besedila, P8_TA(2019)0186.

Evropskega parlamenta imeli na voljo med zaslišanjem predstavnikov Komisije v okviru predstavitve;

- F. ker je 13. decembra 2018 Splošno sodišče Evropske unije ugodilo pritožbam Pariza, Bruslja in Madrida (sodba Sodišča Evropske unije v združenih zadevah T-339/16, T-352/16 and T-391/16) ter delno razveljavilo Uredbo Komisije 2016/646, ki je določala pretirano visoke mejne vrednosti dušikovih emisij za teste novih lahkih osebnih ali gospodarskih vozil;
- G. ker se je 22. februarja 2019 Komisija odločila, da se bo zoper to sodbo pritožila, kar bi lahko podaljšalo rok, do katerega lahko ostanejo tako imenovani faktorji skladnosti v veljavi, ki ga je določilo sodišče;
- H. ker se je 6. decembra 2016 Komisija odločila, da bo sprožila postopek za ugotavljanje kršitev zoper sedem držav članic, in sicer Češko republiko, Nemčijo, Grčijo, Litvo, Luksemburg, Španijo in Združeno kraljestvo, ker niso vzpostavile sistema kazni, s katerim bi odvrčale proizvajalce avtomobilov od kršitev zakonodaje o emisijah pri avtomobilih, ali naložile takšnih sankcij v primeru skupine Volkswagen;
- I. ker je 17. maja 2017 Komisija sprožila dodaten postopek za ugotavljanje kršitev v zvezi s strategijami za uravnavanje emisij, ki jih uporablja skupina Fiat Chrysler Automobiles (FCA) Group, in v zvezi z Italijo, ker ni izpolnila svojih obveznosti, da bi sprejela korektivne ukrepe in naložila sankcije omenjenemu proizvajalcu;
- J. ker kljub temu, da so bili ti postopki, ki še potekajo zoper Nemčijo, Italijo, Luksemburg in Združeno kraljestvo, sproženi pred več kot dvema letoma, jih Komisija še ni privedla dlje od faze pridobivanja dodatnih informacij od držav članic prek dodatnih uradnih opominov;
- K. ker se zdi, da države članice v tej zadevi ne sodelujejo iskreno s Komisijo;
- L. ker je v sporočilu za javnost z dne 16. oktobra 2018 o delovnem programu Evropskega računskega sodišča za leto 2019 predsednik tega sodišča Klaus-Heiner Lehne napovedal, da bo Računsko sodišče preučilo pristop EU k merjenju emisij vozil, „da bi ugotovilo, ali EU res dosega rezultate, ki jih obljublja“;
- M. ker je v informativnem dokumentu Računskega sodišča z dne 7. februarja 2019 o odzivu EU na škandal Dieselgate poudarjeno, da je na cestah še vedno veliko število zelo onesnažujočih avtomobilov in da imajo potekajoči odpoklici vozil in posodobitve programske opreme omejen učinek na emisije NOx;
- N. ker Nemčija od nemških proizvajalcev avtomobilov zahteva, da lastnikom avtomobilov ponudijo program izmenjave ali naknadno vgradnjo sistema selektivne katalitične redukcije (SCR) v njihovo vozilo;
- O. ker se posledice, ki jih imajo zelo onesnažujoča dizelska vozila, pretežno ne obravnavajo, saj bodo še veliko let v prihodnosti imela negativen učinek na kakovost zraka, če Komisija in države članice ne sprejmejo učinkovitih usklajenih ukrepov za zmanjšanje škodljivih emisij, ki jih proizvajajo, zlasti na območjih, kamor se ta vozila izvažajo v velikih količinah;

- P. ker po informacijah, ki so jih Komisiji posredovale države članice, kampanje odpoklica v državah članicah zadevajo zgolj omejeno število avtomobilov naslednjih blagovnih znamk: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel in Suzuki;
- Q. ker je več nevladnih organizacij in medijev poročalo, da so tudi pri modelih nekaterih drugih blagovnih znamk zaznali sumljivo vedenje glede emisij ali da so ti modeli prekoračili mejne vrednosti emisij, določene s pravom EU;
- R. ker nekatere države članice, in sicer Bolgarija, Madžarska, Irska, Slovenija in Švedska, Komisiji še vedno niso posredovale informacij o svojih kampanjah odpoklicev;
- S. ker je odgovor Komisije na škandal Dieseltgate vključeval ne le revizijo Direktive 2007/46/ES, temveč tudi predlog direktive o zastopniških tožbah za varstvo kolektivnih interesov potrošnikov (COM(2018)0184); ker je ta predlog ključen za zagotovitev, da bodo potrošniki imeli jasne pravice in možnost kolektivnih ukrepov; ker je ta dosje eden od mnogih, ki jih blokira Svet;
- T. ker je predsednik Juncker predlagal revizijo Uredbe (EU) št. 182/2011 z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije¹³, da bi države članice zavezali k večji preglednosti glede stališč, ki jih zavzamejo na ravni odborov; ker bi preglednejši postopek glede izbire preskusa dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, državam članicam preprečil neupravičeno zavlačevanje postopka, kot je obrazloženo v sklepih odbora EMIS; ker je ta dosje eden od mnogih, ki jih blokira Svet;
- U. ker sta po preiskavi Evropskega urada za boj proti goljufijam (OLAF) Evropska investicijska banka in družba Volkswagen AG sklenila dogovor glede dela posojila v višini 400 milijonov EUR, ki je bilo odobreno leta 2009 in v celoti odplačano februarja 2014;
- V. ker bo po tem sporazumu Evropska investicijska banka zaključila svojo preiskavo, Volkswagen AG pa v zameno prostovoljno ne bo sodeloval v projektih Evropske investicijske banke v 18-mesečnem obdobju izključitve;

Odgovornosti Komisije

1. želi spomniti, da je v skladu s členom 17(8) Pogodbe o Evropski uniji „Komisija kot kolegij odgovorna Evropskemu parlamentu“; zato obžaluje, da Komisija kot kolegij Parlamentu ni posredovala izčrpnega poročila, ki bi obravnavalo tako ugotovitve kot priporočila odbora EMIS;
2. obžaluje, da pismo komisarke za notranji trg, industrijo, podjetništvo ter mala in srednja podjetja Elzbiete Bieńkowske nekdanjemu predsedniku odbora EMIS ne zadostuje, saj vsa vprašanja ne sodijo v področje pristojnosti komisarke, kot je zapisano v omenjenem pismu, in da pismo ne obravnava ugotovitev odbora EMIS;
3. poziva Komisijo, naj Parlamentu nemudoma pošlje izčrpno poročilo, ki ga je potrdil ves kolegij, kot je to Parlament zahteval v svoji resoluciji, to poročilo pa naj ne obravnava

¹³ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

samo priporočil, temveč tudi jedro preiskovalnega dela parlamentarne preiskave, namreč ugotovitve odbora EMIS, zlasti v zvezi z nepravilnostmi in kršitvami prava EU; meni, da bi morala Komisija na podlagi ugotovitev odbora EMIS priti do jasnih političnih zaključkov;

4. ugotavlja, da priporočilo varuhinje pravic potrjuje, da je Komisija močno ovirala delo uradnega parlamentarnega preiskovalnega odbora; meni, da bi morala Komisija na podlagi tega neuspeha priti do jasnih političnih zaključkov;
5. poziva Komisijo, naj odobri dostop do zapisnika sestankov tehničnih odborov na splošno ter zlasti tistih Tehničnega odbora za motorna vozila;
6. poziva Komisijo, naj objavi smernice za odpoklic vozil, v katerih bo podrobno opisano, kako morajo biti odpoklicana vozila skladna z zadevnimi uredbami EU, tudi z vgradnjo strojne opreme, kadar posodobitev programske opreme ne zagotavlja skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij;
7. poziva Komisijo, naj v smernice vključi ukrepe, ki bodo zagotovili, da močno onesnažujoča vozila ne bodo ostala v uporabi na trgu rabljenih vozil, tudi v drugih državah članicah in tretjih državah;
8. poziva Komisijo, naj spremlja vzpostavitev in izvajanje pregledov tržnega nadzora v državah članicah v skladu z Uredbo (EU) 2018/858;
9. poziva Komisijo, naj nadaljuje delo v prvi fazi postopka za ugotavljanje kršitev zoper Nemčijo, Luksemburg, Združeno kraljestvo in Italijo, glede na to, da so bili ti postopki sproženi pred več kot dvema letoma, ter naj izda obrazložena mnenja;
10. pozdravlja sodbo Sodišča Evropske unije z dne 13. decembra 2018, ki je ugotovilo, da Komisija nima pooblastil, da bi v okviru drugega svežnja o emisijah pri dejanski vožnji spreminjala mejne vrednosti emisij dušikovih oksidov (NO_x), ki so določene v standardu Euro 6; je seznanjen, da je sodišče tudi ugotovilo, da Komisija ni predložila zadostne tehnične utemeljitve, zakaj bi bilo treba emisije NO_x spreminjati z uvajanjem faktorjev skladnosti; meni, da morajo biti mejne vrednosti emisij NO_x, ki jih določa standard Euro 6, v normalnih razmerah uporabe upoštevane, da pa je Komisija odgovorna za zasnovo preskusov emisij pri dejanski vožnji, tako da se bodo pokazale dejanske emisije;
11. obžaluje odločitev Komisije, da se pritoži na sodbo Sodišča Evropske unije v zadevah T-339/16, T-352/16 in T-391/16, ter jo poziva, naj si glede na nedavne dogodke premisli;
12. poziva Komisijo, naj Parlament obvesti, če se bo zaradi njene odločitve o pritožbi preložil rok, do katerega lahko ostanejo faktorji skladnosti v veljavi, ki ga je določilo Sodišče Evropske unije,
13. poziva Komisijo, naj spoštuje veljavne mejne vrednosti emisij, določene z Uredbo 715/2007, s katerimi morajo biti po tej uredbi skladne emisije pri dejanski vožnji, ter naj ne uvede novih korekcijskih koeficientov (tj. faktorjev skladnosti), zaradi katerih bi te pravne omejitve postale manj stroge;

14. obžaluje, da poročilo Evropskega urada za boj proti goljufijam po preiskavi v povezavi s posojilom Evropske investicijske banke 'Antrieb RDI' družbi Volkswagen AG ni bilo nikoli objavljeno, ter obžaluje pomanjkljivosti ukrepov, ki jih je sprejela Evropska investicijska banka;

Pristojnosti držav članic

15. poziva države članice, naj nemudoma zagotovijo vse informacije, ki jih Komisija potrebuje za pripravo poročila o ukrepih, ki so jih Komisija in države članice sprejele glede ugotovitev in priporočil odbora EMIS;
16. obžaluje različne pristope in pomanjkljivo usklajevanje držav članic pri odpoklicu vozil in ponudbi programov zamenjave; meni, da ti različni pristopi škodujejo interesom potrošnikov, varstvu okolja, zdravju državljanov in delovanju notranjega trga;
17. poziva države članice, naj obvezno čim prej začnejo izvajati ukrepe, ki so potrebni za odpoklic ali umik večjega števila močno onesnažujočih avtomobilov s trga, ter naj v celoti sodelujejo s Komisijo pri skupnem pristopu k odpoklicem na podlagi smernic Komisije;
18. obžaluje, da se zahteve glede programa zamenjave programske in strojne opreme za nemške proizvajalce avtomobilov v Nemčiji ne uporabljajo zunaj Nemčije ali za druge proizvajalce avtomobilov v Uniji;
19. poziva države članice in proizvajalce avtomobilov, naj usklajujejo obvezno naknadno strojno opremljanje neskladnih dizelskih vozil, vključno s strojno opremo za selektivno katalitsko redukcijo, s katero bi zmanjšali emisije dušikovega dioksida (NO₂) in očistili aktualni vozni park; meni, da bi morali stroške tega naknadnega opremljanja nositi zadevni proizvajalci;
20. poziva države članice, ki še niso posredovale informacij o svojih programih odpoklica, naj te informacije nemudoma posredujejo Komisiji;
21. poziva države članice, naj zagotovijo uspešnost pregledov tržnega nadzora in pri avtomobilih, ki so v uporabi, testirajo parametre, ki presegajo preizkus RDE, s čimer bi zagotovili, da proizvajalci svojih vozil ne optimizirajo za preizkuse RDE v lastnih obratih, kot se domneva v informativnem dokumentu Računskega sodišča;
22. poziva države članice, vključene v zadevne postopke za ugotavljanje kršitev, naj sodelujejo s Komisijo in ji posredujejo vse potrebovane informacije;
23. poziva države članice, naj proizvajalcem avtomobilov preprečijo uporabo novih prožnosti pri laboratorijskem globalno usklajenem preskusnem postopku za lahka vozila, s katerimi bi znižali emisije CO₂ njihovih vozil;
24. opozarja države članice, naj zagotovijo, da se za vsa vozila pri prodajalcih uporabljajo samo vrednosti CO₂ iz globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila, da bi preprečili zmedo pri potrošnikih, ter poudarja, da bi morale države članice prilagoditi obdavčitev vozil in davčne spodbude vrednostim omenjenega postopka, ob upoštevanju načela, da omenjeni postopek ne bi smel imeti negativnega učinka na potrošnike;

25. poziva Svet Evropske unije, naj izpolni svojo dolžnost in obvezno čim prej sprejme splošni pristop glede predloga direktive o zastopniških tožbah za varstvo kolektivnih interesov potrošnikov ter predloga za revizijo Uredbe 182/2011;
26. poziva predsednika Evropskega sveta in predsednika Komisije, naj se udeležita prvega plenarnega zasedanja Evropskega parlamenta v aprilu 2019, da bi odgovorila na preostala vprašanja glede ugotovitev in priporočil odbora EMIS, glede priporočila varuhinje človekovih pravic ter glede drugih delov te resolucije;
 - o
 - o o
27. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.