Evropský parlament
2014-2019

Dokument ze zasedání

B8-0177/2017

2.3.2017

NÁVRH DOPORUČENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU RADĚ A KOMISI

předložený v souladu s čl. 198 odst. 12 jednacího řádu

v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu (2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
za vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu

B8-0177/2017

Návrh doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu
(2016/2908(RSP))

Evropský parlament,

– s ohledem na článek 226 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU),

– s ohledem na rozhodnutí Evropského parlamentu, Rady a Komise č. 95/167/ES, Euratom, ESUO ze dne 19. dubna 1995 o podrobných ustanoveních o výkonu vyšetřovacího práva Evropského parlamentu[1],

– s ohledem na své rozhodnutí (EU) 2016/34 ze dne 17. prosince 2015 o zřízení vyšetřovacího výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu, jeho působnosti, početním složení a funkčním období[2],

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla[3],

– s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla[4],

– s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu[5],

– s ohledem na své usnesení ze dne 27. října 2015 o měření emisí v automobilovém odvětví[6],

– s ohledem na své usnesení ze dne 13. září 2016 o vyšetřování měření emisí v automobilovém odvětví (předběžná zpráva)[7],

– s ohledem na závěrečnou zprávu vyšetřovacího výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu (A8-XXXX/2016),

– s ohledem na návrh doporučení vyšetřovacího výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu,

[1] Úř. věst. L 113, 19.5.1995, s. 1.
[2] Úř. věst. L 10, 15.1.2016, s. 13.
[3] Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.
[4] Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.
[5] Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1.
[6] Přijaté texty, P8_TA(2015)0375.
[7] Přijaté texty, P8_TA(2016)0322.

– s ohledem na čl. 198 odst. 12 jednacího řádu,

A. vzhledem k tomu, že článek 226 SFEU stanoví právní základ pro pravomoc Evropského parlamentu zřídit dočasný vyšetřovací výbor, který by zkoumal obvinění z porušování práva Unie nebo z nesprávného úředního postupu při jeho uplatňování, aniž by tím byly dotčeny pravomoci vnitrostátních soudů a soudů Unie, a vzhledem k tomu, že to představuje významný prvek kontrolních pravomocí Parlamentu;

B. vzhledem k tomu, že na základě návrhu Konference předsedů se Parlament dne 17. prosince 2015 rozhodl zřídit vyšetřovací výbor, který by prozkoumal údajná pochybení při uplatňování práva Unie v souvislosti s měřením emisí v automobilovém průmyslu, a že tento výbor má předložit veškerá doporučení, která bude v tomto ohledu považovat za nezbytná;

C. vzhledem k tomu, že vyšetřovací výbor zahájil svou práci dne 2. března 2016 a dne 28. února 2017 přijal závěrečnou zprávu, v níž popisuje metodiku a závěry vyšetřování;

D. vzhledem k tomu, že se podíl osobních automobilů se vznětovým motorem na trhu v Evropské unii během posledních desetiletí zvýšil na úroveň, kdy téměř ve všech členských státech nyní představují více než polovinu nových prodaných automobilů; vzhledem k tomu, že k tomuto nepřetržitému růstu podílu vozidel se vznětovým motorem na trhu došlo také v důsledku klimatické politiky EU, neboť z hlediska emisí CO_2 je technologie vznětového motoru oproti benzinovým motorům vhodnější; vzhledem k tomu, že ve fázi spalování produkují vznětové motory v porovnání s benzinovými motory daleko více znečišťujících látek jiných než CO_2, které jsou významně a přímo škodlivé pro veřejné zdraví, například NOx, SOx a pevné částice; vzhledem k tomu, že technologie pro snížení těchto znečišťujících látek existují a jsou dostupné na trhu;

E. vzhledem k tomu, že existuje aktuální technologie pro splnění norem Euro 6 týkajících se NOx pro vozidla se vznětovým motorem za skutečných jízdních podmínek, aniž by byla negativně ovlivněna hladina emisí CO_2;

F. vzhledem k tomu, že osvědčené postupy z USA s přísnějšími emisními normami, jež se uplatňují stejnou měrou na benzinové i vznětové motory, a s přísnějšími politikami prosazování práva nabízejí normu, o kterou by měla EU usilovat;

G. vzhledem k tomu, že ochrana veřejného zdraví a životního prostředí by měla být obecným společenským zájmem a odpovědností, na nichž se důležitou měrou podílejí všechny zúčastněné strany, včetně automobilového průmyslu;

1. pověřuje svého předsedu, aby v souladu s čl. 198 odst. 11 jednacího řádu a s čl. 4 odst. 2 rozhodnutí 95/167/ES přijal nezbytná opatření ke zveřejnění závěrečné zprávy vyšetřovacího výboru;

2. vyzývá Radu a Komisi k zajištění toho, aby se v praxi postupovalo podle závěrů a doporučení šetření v souladu s rozhodnutím 95/167/ES;

3. vyzývá Komisi, aby do 18 měsíců od přijetí tohoto doporučení a poté pravidelně podávala Parlamentu souhrnné zprávy o opatřeních, která Komise a členské státy přijaly

v návaznosti na závěry a doporučení vyšetřovacího výboru;

4. vyzývá předsedu, aby dohledem nad uplatňováním závěrů a doporučení vyšetřovacího výboru pověřil v souladu s čl. 198 odst. 13 jednacího řádu Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku, Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů a Výbor pro dopravu a cestovní ruch;

5. vyzývá předsedu, aby pověřil Výbor pro ústavní záležitosti, aby přijal opatření v návaznosti na doporučení vyšetřovacího výboru v souvislosti s omezeními vyšetřovacího práva Evropského parlamentu;

Laboratorní zkoušky a emise v reálném provozu

6. vyzývá Komisi, aby zreorganizovala svou vnitřní strukturu tak, aby na základě principu kolektivní odpovědnosti portfolio jednoho komisaře (a generálního ředitelství) zahrnovalo zároveň odpovědnost za právní předpisy upravující kvalitu ovzduší i za politiky řešení zdrojů znečišťujících emisí; vyzývá, aby byly v Komisi posíleny lidské a technické zdroje vyčleněné pro vozidla, jejich systémy a technologie kontroly emisí i zdroje Společného výzkumného střediska (JRC) s cílem dále zlepšovat jejich interní technickou odbornost;

7. vyzývá Komisi, aby za tímto účelem změnila svou vnitřní strukturu a rozdělení úkolů, tak aby veškeré legislativní povinnosti, které v současnosti v oblasti emisí z vozidel zastává generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky (GŘ GROW), byly přeneseny na generální ředitelství pro životní prostředí (GŘ ENV);

8. vyzývá Komisi k zajištění toho, aby Společné výzkumné středisko mělo k dispozici dostatečné lidské zdroje, technické odborné znalosti a náležitou míru nezávislosti, včetně opatření na uchování příslušných zkušeností s technologií vozidel a emisí a s testováním vozidel ve středisku; konstatuje, že Společnému výzkumnému středisku lze v návrhu nového nařízení o dozoru nad trhem a schvalováním typu svěřit další ověřovací pravomoci;

9. požaduje, aby byly všechny výsledky zkoušek Společného výzkumného střediska v plném znění a neanonymně zpřístupněny veřejnosti prostřednictvím příslušné databáze; kromě toho požaduje, aby laboratoř Společného výzkumného střediska VELA podávala zprávy dozorčí radě, která zahrnuje zástupce členských států a organizací pro ochranu životního prostředí a zdraví;

10. v souvislosti s probíhající revizí nařízení (ES) č. 715/2007 vyzývá oba zákonodárné orgány k zajištění toho, aby opatření podle čl. 5 odst. 3 a článku 14, která mají doplnit nebo pozměnit jiné než podstatné prvky legislativního aktu, byla přijímána akty v přenesené pravomoci, aby se tak zajistila odpovídající kontrola ze strany Parlamentu a Rady a zároveň se omezilo riziko zbytečných průtahů při přijímání těchto opatření; důrazně odmítá možnost, že by tato opatření byla přijímána prostřednictvím prováděcích aktů;

11. vyzývá k rychlému přijetí třetího a čtvrtého balíčku pro emise při skutečném provozu (RDE), kterými má být ukončena práce na regulačním rámci pro nový postup schvalování typu, a k urychlenému uplatňování tohoto rámce; připomíná, že k tomu,

aby byly RDE testy při omezování nesrovnalostí mezi emisemi naměřenými v laboratoři a v terénu účinné, měly by být specifikace postupů testování a hodnocení stanoveny velmi opatrně a měly by pokrývat širokou škálu podmínek jízdy, včetně teploty, zatížení motoru, rychlosti vozidla, nadmořské výšky, typu vozovky a dalších parametrů, s nimiž se lze setkat při jízdě v celé Unii;

12. bere na vědomí akci za zrušení druhého balíčku pro RDE, kterou zahájilo několik měst EU na základě toho, že nařízení Komise zavedením nových zvýšených prahových hodnot emisí NOx mění zásadní prvek základního aktu, čímž porušuje hlavní procedurální náležitost i ustanovení směrnice 2008/50/ES o kvalitě ovzduší, pokud jde o omezení maximálních úrovní emisí dusíku z vozidel se vznětovým motorem;

13. naléhavě vyzývá Komisi, aby v roce 2017 přezkoumala faktor shodnosti RDE testů pro emise NOx, jak je stanoveno v druhém balíčku pro RDE; vyzývá Komisi, aby dále každoročně faktor shodnosti přezkoumávala v souladu s technickým vývojem, aby jej bylo možné při nejbližší příležitosti snížit na hodnotu 1, která by pouze zohledňovala nejistotu měření zařízeních používaných přenosnými systémy pro měření emisí (PEMS);

14. vyzývá Komisi, aby přezkoumala použitelné právo Unie a zjistila, zda by uvádění jiných systémů vozidel nebo jiných výrobků na trh mohlo být závislé na nedostatečných zkušebních postupech, jako je tomu v případě emisí z motorových vozidel nebo v jiných oblastech, v nichž obdobně chybí úsilí o dozor nad trhem, a aby předložila náležité legislativní návrhy, které zajistí prosazování norem vnitřního trhu;

15. vyzývá Komisi, aby předložila návrhy na zavedení environmentálních inspekcí na úrovni EU, které by sledovaly soulad s environmentálními normami produktu, mezními hodnotami emisí pro provozní povolení a environmentálním právem EU obecně;

16. vyzývá Komisi, aby pokračovala v práci na zlepšování výkonnosti přenosných měřicích systémů emisí (PEMS) v zájmu zvýšení jejich přesnosti a snížení rozpětí chyb; domnívá se, že v případě pevných částic by technologie systémů PEMS měla být schopna sledovat částice, jejichž velikost je menší než 23 nanometrů a jež jsou pro veřejné zdraví nejnebezpečnější;

17. domnívá se, že horizontální pravidla pro vytvoření a fungování expertních skupin Komise, která Komise přijala dne 30. května 2016, představují zlepšení oproti starším pravidlům, například pokud jde o požadavek na vedení smysluplných a úplných zápisů z jednání; vyzývá Komisi, aby tato pravidla přezkoumala a posílila ustanovení o vyváženém složení expertních skupin; vyzývá Komisi, aby okamžitě začala důsledně prosazovat (aktualizovaná) horizontální pravidla a aby pro Parlament a Radu připravila zprávu, v níž zhodnotí jejich uplatňování;

18. požaduje, aby byly veřejnosti zpřístupněny seznamy účastníků a zápisy ze schůzí výborů komitologie, jako je Technický výbor pro motorová vozidla (TCMV), a expertních skupin Komise, jako je pracovní skupina pro motorová vozidla nebo skupina Emise při skutečném provozu pro lehká užitková vozidla (RDE-LDV);

19. naléhavě vyzývá členské státy, aby svým vnitrostátním parlamentům zajistily transparentnější přístup k dokumentům ze schůzí výboru TCMV;

20. vyzývá Komisi, aby podstatně změnila stávající politiky archivace a uchovávání informací a aby zajistila, aby nóty, interní sdělení mezi jednotlivými útvary, návrhy dokumentů a neoficiální korespondence v rámci Komise, členských států, Rady a jejich zástupců byly automaticky archivovány; vyjadřuje politování nad nedostatky ve veřejných rejstřících, které vznikly v důsledku příliš úzkého rozsahu dokumentů připravených k archivaci, což vyžaduje aktivní intervenci ve prospěch archivace dokumentů;

Odpojovací zařízení

21. domnívá se, že i když postup pro RDE minimalizuje riziko používání odpojovacího zařízení, používání nezákonných praktik zcela nezabrání; proto doporučuje, aby v souladu s přístupem úřadů USA byl do testů pro schválení typu a kontroly shody v provozu začleněn určitý stupeň nepředvídatelnosti, aby se tak zabránilo zneužívání případných zbývajících mezer v předpisech a aby se zajistil soulad během celého životního cyklu vozidla; v této souvislosti vítá, že do pokynů pro vyhodnocování pomocných emisních strategií a přítomnosti odpojovacích zařízení, které Komise přijala dne 26. ledna 2017 a které se použijí na vozidla již uvedená na trh, byl zapracován testovací protokol pro odpojovací zařízení; očekává, že vnitrostátní orgány tento protokol rychle zohlední ve svých činnostech dohledu nad trhem a že doporučené testování vozidel budou provádět za použití nepředvídatelných variant standardních testovacích podmínek, jako jsou teplota prostředí, rychlostní vzory, zatížení vozidla a délka testu, které mohou zahrnovat namátkové testy;

22. se znepokojením konstatuje, že oficiální zkoušky emisí CO_2 a spotřeby paliva vozidel se nadále omezí na postup laboratorních zkoušek (celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla, WLTP), což znamená, že nezákonné používání odpojovacích zařízení bude nadále možné a může zůstat neodhaleno; naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby vytvořily programy dálkové kontroly vozového parku – využívající zařízení pro dálkové snímání emisí v blízkosti vozovky a/nebo palubní senzory – za účelem kontroly environmentální výkonnosti vozového parku v provozu a odhalení případných nezákonných praktik, jež by mohly vést k trvalým nesrovnalostem mezi uváděnými a skutečnými hodnotami;

23. vyzývá Komisi, aby podrobněji analyzovala důvody, proč přísnější ustanovení o odpojovacích zařízeních uplatněná v právních předpisech o těžkých nákladních vozidlech a autobusech nebyla zahrnuta do právních předpisů týkajících se lehkých užitkových a osobních vozidel;

24. vyzývá Komisi, aby pomocí interního přezkumu ověřila tvrzení, že výsledky výzkumu Společného výzkumného střediska a jeho obavy ohledně možných nezákonných praktik používaných výrobci, o nichž se jednalo v útvarech Komise, se nikdy nedostaly k řídícím pracovníkům; vyzývá Komisi, aby své závěry předložila Parlamentu;

25. domnívá se, že v rámci Komise by měl být zaveden jasný mechanismus podávání zpráv, aby se zajistilo, že pokud Společné výzkumné středisko odhalí případ nedodržení předpisů, bude tento případ oznámen na všech příslušných úrovních ve služební hierarchii Komise;

26. vyzývá Komisi, aby pověřila Společné výzkumné středisko, aby ve spolupráci

s vnitrostátními orgány a nezávislými výzkumnými ústavy důkladněji vyšetřilo podezřelé emisní chování, jež bylo zaznamenáno u několika automobilů v srpnu 2016;

27. vyzývá členské státy, aby v rámci nedávno zavedené povinnosti výrobců automobilů zveřejňovat své základní a pomocné emisní strategie vyžadovaly od těchto výrobců, aby vysvětlili veškeré iracionální emisní chování vozidel, jenž bylo pozorováno při testování, a aby prokázali, že je třeba uplatnit výjimky stanovené v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007; vyzývá členské státy, aby výsledky svých výzkumů a údaje z technických zkoušek sdílely s Komisí a Parlamentem;

28. vyzývá Komisi, aby důsledně sledovala, jak členské státy prosazují právní předpisy upravující výjimky pro používání odpojovacích zařízení; v této souvislosti vítá metodiku pro technické vyhodnocování pomocných emisních strategií, která je součástí pokynů Komise ze dne 26. ledna 2017; vyzývá Komisi, aby zahájila řízení o porušení, bude-li to považovat za nezbytné;

Schvalování typu a shodnost v provozu

29. v zájmu spotřebitelů a ochrany životního prostředí vyzývá k rychlému přijetí návrhu nařízení o schvalování a dozoru nad trhem s motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly (2016/0014(COD)), které nahradí stávající rámcovou směrnici o schvalování typu, a ke vstupu tohoto nařízení v platnost nejpozději v roce 2020; domnívá se, že zachování úrovně ambicí původního návrhu Komise, zejména pokud jde o zavedení dohledu EU nad systémem, představuje základní minimum potřebné ke zlepšení sytému EU; dále se domnívá, že cílem interinstitucionálních jednání o tomto spisu by měl být komplexnější a koordinovanější systém schvalování typu a dozoru nad trhem, který by zahrnoval dohled EU, společné audity a spolupráci s vnitrostátními orgány a mezi nimi navzájem;

30. domnívá se, že pouze důslednější dohled na úrovni EU může zajistit řádné prosazování právních předpisů EU o vozidlech a účinnou a účelnou kontrolu trhu v EU; vyzývá Komisi, aby zajistila úplné a jednotné uplatňování nového rámce pro schvalování typu a dohled nad trhem a aby koordinovala práci příslušných vnitrostátních orgánů a v případě neshod vystupovala jako rozhodčí;

31. vyzývá, aby nový rámec EU pro schvalování typu zásadně posílil dozor nad trhem na základě jasně definovaných pravidel a jasnějšího rozdělení odpovědností v zájmu vytvoření lepšího, účinnějšího a funkčního systému;

32. domnívá se, že dohled EU v novém rámci pro schvalování typu by měl v adekvátním rozsahu zahrnovat přezkoušení typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které již byly uvedeny na trh, s cílem ověřit, zda odpovídají schválenému typu a použitelným právním předpisům, a že při přezkoušení by se měla na statisticky významných vzorcích používat široká škála testů, a že by měla být zahájena nápravná opatření, včetně svolání vozidel do servisů k příslušné úpravě (dále jen „svolávání“), odebrání schválení typu a správních pokut; domnívá se, že při přezkušování má díky svým odborným zkušenostem zásadní úlohu Společné výzkumné středisko;

33. v této souvislosti vyzývá k vytvoření evropské agentury pro dohled nad vozidly;

34. vyzývá Komisi a členské státy, aby posoudily americkou praxi namátkového testování vozidel, která právě opustila výrobní linku, i vozidel v provozu a aby vyvodily nezbytné závěry pro zlepšení svých činností dohledu nad trhem;

35. navrhuje, aby v případě osobních vozidel byly každý rok prováděny namátkové testy dozoru nad trhem, včetně pomocí blíže neurčených testovacích protokolů, a to alespoň u 20 % nových modelů uvedených na trh Unie a u reprezentativního množství starších modelů s cílem ověřit, zda vozidla v provozu jsou v souladu s bezpečnostními a environmentálními právními předpisy Unie; domnívá se, že při výběru vozidel, která mají být otestována na úrovni Unie, by se měly brát v potaz řádně doložené stížnosti a testy provedené třetími stranami, dále údaje z dálkového snímání emisí, zprávy z pravidelných technických kontrol a další informace;

36. upozorňuje, že je třeba, aby příslušné vnitrostátní orgány systematicky prosazovaly shodu v rámci výroby i provozu vozidel, přičemž orgány EU by měly zajistit další koordinaci a dohled; domnívá se, že zkoušky shody v rámci výroby a provozu by měly provádět jiné technické zkušebny než ty, které odpovídají za schválení typu dotčeného vozidla, a že interní technické zkušebny by měly být z provádění emisních zkoušek za účelem schválení typu vyloučeny; naléhavě vyzývá členské státy, aby s konečnou platností vyjasnily, který orgán je odpovědný za dozor nad trhem na jejich území, aby zajistily, aby si byl tento orgán vědom svých povinností, a aby o tom informovaly Komisi; domnívá se, že mnohem bližší spolupráce a sdílení informací mezi vnitrostátními orgány dozoru nad trhem a Komisí, včetně co se týče vnitrostátních plánů dozoru nad trhem, posílí celkovou kvalitu dozoru nad trhem v EU a umožní Komisi určit slabé stránky vnitrostátních systémů dozoru nad trhem;

37. domnívá se, že větší koordinace a diskuse mezi orgány příslušnými pro schvalování typu a Komisí v podobě fóra, jemuž bude předsedat Komise, přispěje k prosazování osvědčených postupů zaměřených na zajištění účinného a harmonizovaného provedení nařízení o schvalování typu a dozoru nad trhem;

38. domnívá se, že možnost nezávislého celkového přezkumu výsledků schvalování typu, včetně údajů z dojezdových zkoušek, zlepší účinnost rámce a že příslušným stranám by měly být přístupné náležité údaje;

39. požaduje, aby byla vytvořena struktura poplatků, která zajistí řádné a nezávislé financování schvalování typu, dohledu nad trhem a činností technických zkušeben; je přesvědčen, že orgány příslušné pro schvalování typu by měly být odpovědné za kontrolu obchodních a hospodářských vztahů mezi výrobci automobilů a dodavateli na jedné straně a technickými zkušebnami na straně druhé, aby se předešlo střetům zájmů;

40. poukazuje na americký systém schvalování typu – v němž jsou poplatky vybírané od výrobců k pokrytí nákladů na programy vydávání osvědčení a dodržování předpisů zasílány ministerstvu financí USA a americký Kongres poté přiděluje prostředky Úřadu pro ochranu životního prostředí Spojených států amerických (EPA), aby mohl provádět své programy –, který by mohl sloužit jako vzor užitečný pro zlepšení nezávislosti systému EU;

41. vyzývá Komisi, ale i Radu a Parlament jakožto legislativní orgány, aby zvážily také zavedení testování se systémem PEMS nebo kontrol shodnosti v provozu, alespoň jako

nástroj kontroly, a zavedly mandát, který Společnému výzkumnému středisku umožní v kontextu nového rámce schvalování typu provádět kontroly shodnosti v provozu s PEMS;

42. vyzývá Radu a Parlament jakožto legislativní orgány, aby v nadcházejícím nařízení o schvalování a dozoru nad trhem pro motorová vozidla zavedly síť pro dálkové snímání emisí v rámci celé EU, která umožní sledovat emise z vozového parku v reálném provozu a určit nadměrně znečišťující vozidla s cílem zaměřit kontroly shodnosti v provozu patřičným směrem a vysledovat automobily, které by mohly být nezákonně upraveny změnou hardwaru (jako jsou mechanické záslepky bránící recirkulaci výfukových plynů nebo odstranění filtru pevných částic či selektivní katalytické redukce) nebo softwaru (nelegální chiptuning);

43. vyzývá Komisi, aby využila svých přenesených pravomocí stanovených v článku 17 směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel k aktualizaci zkušebních metod pravidelných technických prohlídek vozidel za účelem měření emisí oxidů dusíku z automobilů;

44. je přesvědčen, že orgány příslušné pro schvalování typu, orgány dozoru nad trhem a technické zkušebny by měly plnit své povinnosti; domnívá se, že by proto měly podstatně a průběžně zlepšovat svou úroveň odborné způsobilosti, a za tímto účelem vyzývá k zavedení pravidelných nezávislých auditů jejich způsobilosti;

45. žádá Komisi, aby zvážila, zda by nebylo vhodné, aby měli výrobci povinnost sdělit Komisi svou volbu technické zkušebny, čímž by se zajistilo, že Komise bude o situaci plně informována;

46. vyzývá členské státy, aby po výrobcích automobilů požadovaly, aby orgánům příslušným pro schvalování typu oznámily své strategie týkající se emisí a odůvodnily je, jako je tomu v případě těžkých nákladních vozidel a autobusů;

47. žádá členské státy, aby prozkoumaly, zda „standardní“ řešení, jako je návrh výrobce upravit vozidla s klamavými systémy, jsou skutečně v souladu s předpisy v oblasti emisí, a aby prováděly náhodné kontroly takto upravených nových vozidel;

Vymáhání a sankce

48. vyzývá k přísnějšímu a účinnějšímu vymáhání pravidel týkajících se emisí z vozidel v EU; navrhuje, aby správní struktura pro emise automobilů byla neprodleně reformována a uvedena do souladu s ostatními dopravními odvětvími;

49. připomíná, že pravidla pro měření emisí jsou stanovena za účelem dosažení lepší kvality ovzduší, které dříve nebylo dosaženo částečně kvůli nedostatečnému vymáhání práva a částečně kvůli manipulaci ze strany některých výrobců automobilů; domnívá se, že příslušné orgány by měly vzít v úvahu emise z automobilů a údaje o vývoji kvality ovzduší, aby posoudily, zda bylo dosaženo zamýšleného cíle;

50. navrhuje stanovit stálý mezinárodní rámec pro spolupráci se Spojenými státy (EPA) v oblasti emisí s cílem umožnit výměnu informací a provádění společných činností dohledu; takové činnosti již probíhají v případě jiných výrobků v rámci EU;

51. naléhavě žádá Komisi, aby zahájila řízení pro neplnění povinností proti členským státům, které dosud řádně nezavedly účinný dohled nad trhem a vnitrostátní systém sankcí za porušení práva EU, jak stanoví platné právní předpisy;

52. navrhuje, aby Komisi byla svěřena pravomoc ukládat výrobcům automobilů v případech, kdy je zjištěno, že jejich vozidla nesplňují dané předpisy, účinné, přiměřené a odrazující správní pokuty a nařizovat nápravná opatření; domnívá se, že případné sankce by měly zahrnovat zrušení již vydaného schválení typu a vytvoření postupů svolávání v rámci celé EU;

53. domnívá se, že zdroje získané na základě těchto pokut by měly připadnout členským státům na odškodnění osob, pro něž mělo porušení pravidel negativní důsledky, a na další podobné činnosti ve prospěch spotřebitelů nebo případně na ochranu životního prostředí v členských státech;

54. vyzývá členské státy k zajištění toho, aby byly sankce, které stanoví ve svých předpisech za porušení ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007 ze strany výrobců, účinné, přiměřené a odrazující, a aby o příslušných předpisech co nejrychleji informovaly Komisi;

55. vyzývá členské státy, aby v návaznosti na skandál týkající se podvodů s emisemi uplatňovaly přísnější opatření; vyzývá členské státy a jejich orgány příslušné pro schvalování typu, aby přezkoumaly informace o základních a pomocných strategiích regulace emisí – jež mají zveřejnit výrobci automobilů – u automobilů splňujících normy Euro 5 a Euro 6, které již obdržely schválení typu a při testování emisí vykazovaly iracionální chování, a aby zkontrolovaly jejich soulad s pokyny Komise pro výklad ustanovení o odpojovacích zařízeních; vyzývá členské státy, aby v případě nesouladu uplatňovaly dostupné sankce, včetně povinných postupů svolávání a zrušení již vydaného schválení typu; vyzývá Komisi, aby zajistila koordinovaný přístup k plánům stažení výrobků z trhu v celé EU;

56. žádá členské státy a Komisi, aby majitelům dotčených vozidel objasnily, zda je povinné tato vozidla upravit, či nikoli, a jaké jsou právní následky vyplývající z úprav, pokud jde o soulad s pravidly v oblasti emisí, povinnosti týkající se technické prohlídky vozidel a zdanění, a jaké důsledky vyplývají z možné změny kategorie vozidla atd.;

57. bere na vědomí, že je obtížné získat informace o sankcích v členských státech z důvodu nedostatku statistických údajů na vnitrostátní úrovni; vyzývá Komisi a členské státy, aby pravidelně shromažďovaly statistické údaje v této oblasti;

58. vyzývá členské státy a Komisi, aby posílily evropské prováděcí mechanismy, jako je například síť Evropské unie pro provádění a vymáhání práva v oblasti životního prostředí (IMPEL);

Práva spotřebitelů

59. vyzývá členské státy k zajištění toho, aby byly v zájmu zvýšení transparentnosti a obnovení důvěry v automobilový trh spotřebitelům poskytovány podrobné a srozumitelné informace, které objasní, jaké změny softwaru byly provedeny během svolávacích akcí a servisních prohlídek;

60. zdůrazňuje, že vozidla musí poté, co byla svolána do servisu a upravena, odpovídat požadavkům stanoveným v právních předpisech EU; dále poukazuje na to, že je třeba uvažovat i o jiných formách nápravy, než jsou svolávací akce; žádá v této souvislosti Komisi, aby posoudila platné předpisy EU v oblasti ochrany spotřebitelů a předložila příslušné návrhy;

61. zdůrazňuje, že je důležité poskytnout spotřebitelům realistické, přesné a spolehlivé informace o tom, jakou má jejich vozidlo spotřebu paliva a jaké emise látek znečišťujících ovzduší produkuje, s cílem zvýšit informovanost spotřebitelů a podpořit je v přijímání informovaných rozhodnutí o nákupu vozidla; vyzývá k přijetí opatření na úrovni EU s cílem zajistit, aby spotřebitelé dostávali informace o emisích znečišťujících látek, jako jsou oxidy dusíku a pevné částice;

Ekologická vozidla

62. vyzývá Komisi a příslušné orgány v členských státech, aby se plně zapojily do vytváření a provádění strategie mobility s nízkými emisemi;

63. vyzývá Komisi a členské státy, aby posoudily účinnost současných nízkoemisních zón ve městech a zohlednily přitom skutečnost, že normy Euro pro lehká osobní či užitková vozidla neodrážejí emise v reálném provozu, a aby prozkoumaly přínos zavedení značky nebo normy pro vozidla s mimořádně nízkými emisemi, která splňují mezní hodnoty emisí ve skutečných jízdních podmínkách;

64. vyzývá Komisi společně s Radou a Parlamentem jakožto legislativními orgány, aby ve svých politikách zaměřených na zlepšení environmentální výkonnosti automobilů uplatňovaly integrovanější přístup, aby byl zajištěn pokrok při plnění cílů v oblasti dekarbonizace i kvality ovzduší, například pomocí podpory elektrifikace nebo přechodu na alternativní motorizace vozového parku;

65. vyzývá za tím účelem Komisi, aby přezkoumala směrnici o čistých zdrojích energie pro dopravu a předložila návrh nařízení o normách CO_2 pro vozidla, které přijdou na trh po roce 2025, jehož součástí budou požadavky týkající se vozidel s nulovými emisemi a vozidel s mimořádně nízkými emisemi, které stanoví postupné zvýšení podílu vozidel s nulovými a mimořádně nízkými emisemi v celkovém vozovém parku s cílem vyřadit postupně do roku 2035 z užívání nové automobily produkující CO_2;

66. vyzývá Komisi a členské státy, aby podpořily politiky zelených veřejných zakázek tím, že orgány veřejné moci budou pro své vlastní vozové parky nebo pro (polo)veřejné programy společného využívání automobilů nakupovat vozidla s nulovými emisemi a s mimořádně nízkými emisemi;

67. vyzývá Komisi, aby přezkoumala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 za účelem zlepšení kvality ovzduší v Unii a dosažení mezních hodnot Unie pro kvalitu ovzduší i doporučených hodnot WHO, a nejpozději do roku 2025 předložila případně návrhy na nové technologicky neutrální mezní hodnoty emisí Euro 7 vztahující se na všechna vozidla kategorií M_1 a N_1 uváděná na trh Unie;

68. žádá Komisi, aby zvážila přezkum směrnice o odpovědnosti za životní prostředí (2004/35/ES) s cílem zahrnout do ní škody na životním prostředí způsobené

znečištěním ovzduší výrobci automobilů, kteří porušují právní předpisy EU v oblasti emisí z automobilů; domnívá se, že pokud by výrobci automobilů nesli finanční odpovědnost za napravení škod na životním prostředí, které způsobili, bylo by možné očekávat vyšší úroveň prevence a obezřetnosti;

Pravomoci a omezení vyšetřovacího výboru

69. naléhavě vyzývá Radu a Komisi, aby se zasadily o včasné uzavření jednání o parlamentním návrhu nařízení Evropského parlamentu o podrobných ustanoveních pro výkon vyšetřovacího práva Evropského parlamentu, kterým se zrušuje rozhodnutí 95/167/ES;

70. domnívá se, že pro výkon demokratické kontroly nad exekutivou je nezbytné, aby byly Parlamentu svěřeny vyšetřovací pravomoci, které odpovídají pravomocem vnitrostátních parlamentů členských států EU; domnívá se, že za účelem plnění této úlohy demokratického dohledu musí mít Parlament pravomoc předvolávat svědky a vyžadovat, aby se dostavili či předložili dokumenty; domnívá se, že aby tato práva mohla být uplatňována, musí členské státy souhlasit s provedením sankcí proti jednotlivcům v případě, že se nedostaví nebo nepředloží dokumenty, v souladu s vnitrostátním právem upravujícím vyšetřování vedená vnitrostátními parlamenty; znovu připomíná, že Parlament podporuje postoj uvedený ve zprávě o této otázce z roku 2012;

71. domnívá se, že by pravomoci parlamentních vyšetřovacích výborů měly být lépe sladěny s pravomocemi vnitrostátních parlamentů, zejména za účelem zajištění účinného předvolávání jednotlivců a jejich účasti na slyšení a uplatňování sankcí v případě odmítnutí spolupráce; vyzývá Komisi a členské státy, aby podpořily související ustanovení současného návrhu Parlamentu;

72. vyzývá Komisi, aby neprodleně revidovala Kodex chování komisařů tak, aby zahrnoval ustanovení o odpovědnosti bývalých komisařů, pokud jde o šetření právních předpisů, které vznikly v průběhu jejich funkčního období v rámci jejich portfolia, vedená vyšetřovacím výborem EP;

73. žádá Komisi, aby využila prodlevy, která vznikne mezi vydáním rozhodnutí na plenárním zasedání o zřízení vyšetřovacího výboru a skutečným zahájením práce tohoto výboru, k přípravě zahajovacího souboru dokumentů, které se vztahují k mandátu vyšetřovacího výboru, a urychlila tak poskytování informací, což práci vyšetřovacího výboru od samého počátku usnadní; domnívá se v této souvislosti, že pravidla pro archivaci a předávání dokumentů v rámci Komise by měla být přezkoumána a zlepšena, aby se v budoucnu usnadnilo vyhledávání;

74. navrhuje, aby bylo v rámci Komise zřízeno jediné kontaktní místo pro vztahy s parlamentními vyšetřovacími výbory, zejména je-li zapojeno několik generálních ředitelství, s cílem usnadnit tok informací na straně jedné a navazovat na dosud vypracované osvědčené postupy na straně druhé;

75. konstatuje, že Komise a Rada v několika nedávných případech neposkytly vyšetřovacímu či zvláštnímu výboru požadované dokumenty nebo tyto požadované dokumenty poskytly až po dlouhém otálení; domnívá se, že musí být zaveden

mechanismus odpovědnosti, který Parlamentu zajistí okamžitý a zaručený přenos dokumentů, které vyšetřovací výbor nebo zvláštní výbor požadují a k nimž jsou oprávněny mít přístup;

76. vyzývá Komisi, aby zlepšila své kapacity pro vyřizování žádostí o dokumenty ze strany vyšetřovacích výborů i ze strany novinářů a občanů, a to v souladu s příslušnými platnými pravidly pro přístup k dokumentům a tak, aby vše probíhalo včas a v přijatelné kvalitě; naléhavě vyzývá Komisi, aby tyto dokumenty zveřejnila v jejich původním formátu a zdržela se časově náročných změn a konverzí formátu, které by případně mohly změnit obsah; dále pověřuje Komisi zajištěním toho, aby informace, které jsou uchovávány ve strojově čitelném formátu, např. v databázi, byly zveřejněny rovněž ve strojově čitelném formátu;

77. konstatuje, že rozhodovat o tom, zda je požadovaná informace pro činnost výboru relevantní, je úkolem vyšetřovacího výboru; konstatuje, že příjemce takové žádosti o dokument by neměl tomuto úkolu bránit; pověřuje Komisi, aby tuto odpovědnost řádně zohlednila ve svých pokynech týkajících se žádostí o přístup k dokumentům;

78. naléhavě vyzývá členské státy, aby dostály svým právním povinnostem vůči vyšetřovacím výborům, jak je stanoveno v rozhodnutí 95/167/ES, zejména v jeho článku 3; rovněž je vyzývá – vzhledem ke značným prodlevám, k nimž dochází při vyřizování žádostí –, aby byly vyšetřovacím výborům nápomocny způsobem, který respektuje zásadu loajální spolupráce, jak je stanoveno v čl. 4 odst. 3 SFEU;

79. vyzývá ty členské státy, které provedly vnitrostátní šetření týkající se znečišťujících emisí z osobních automobilů, aby Komisi a Parlamentu bez odkladu předaly úplné soubory údajů a sdělily výsledky svého šetření;

80. domnívá se, že výbor by se v rámci svého mandátu měl zaměřit nejprve na sběr a analýzu písemných důkazů a teprve pak by měla být zahájena veřejná slyšení; považuje za užitečné zavést přechodné „období konsolidace“ mezi koncem slyšení a vypracováním závěrečné zprávy tak, aby mohl být dokončen sběr důkazů, provedena jejich řádná analýza a ta poté plně zahrnuta do zprávy;

81. domnívá se, že omezení činnosti vyšetřovacích výborů na 12 měsíců je neodůvodněné a že tato lhůta je často nedostatečná; domnívá se, že členové vyšetřovacího výboru mohou ze své pozice nejlépe určit, zda má být vyšetřování prodlouženo, a pokud ano, na jakou dobu;

82. konstatuje, že článek 198 jednacího řádu Parlamentu by měl jasněji definovat, od kterého okamžiku zahajuje vyšetřovací výbor svou činnost; navrhuje, aby existovala dostatečná flexibilita, která zajistí dostatek času na vyšetřování; žádá, aby byla činnost vyšetřovacího výboru zahájena až poté, kdy jsou od orgánů EU obdrženy požadované dokumenty;

83. domnívá se, že průběžná zpráva by neměla být nezbytně zahrnuta do budoucích mandátů, aby nebyly předjímány konečné závěry vyšetřování;

84. domnívá se, že v zájmu zajištění větší účinnosti a efektivity při organizaci a provádění práce výborů, zejména v průběhu veřejných slyšení, by vyšetřovací výbory měly být

v budoucnu organizovány odlišným způsobem;

85. zdůrazňuje, že vnitřní administrativní pravidla Parlamentu jsou uzpůsobena ustálené praxi stálých výborů a jako taková často nejsou vhodná pro vyšetřovací výbory, jež působí ad hoc, mají dočasnou povahu, pracují v rámci neobvyklejších okolností, s velmi specifickou oblastí působnosti a během omezené doby; domnívá se tedy, že vytvoření definovaného souboru pravidel týkajících se efektivního fungování vyšetřovacích výborů, například pokud jde o provádění slyšení a pracovních cest, které by mělo zaručovat spravedlivé politické zastoupení, by zvýšilo účinnost; domnívá se, že existuje riziko, že finanční omezení mohou zabránit vyšetřovacím výborům, aby vyslechly všechny odborníky, jejichž výpověď považují za nezbytnou k tomu, aby splnily svou povinnost; domnívá se, že interní lhůty pro povolení slyšení a pracovních cest by měly být pružnější;

86. domnívá se, že vyšetřovací výbory by měly mít přednostní přístup a měly by jim být vyčleněny zdroje v rámci příslušných útvarů Parlamentu, aby se těmto útvarům umožnilo řešit zejména žádosti o studie, informační setkání atd. ve lhůtě, kterou daná pravidla povolují;

87. konstatuje, že současná pravidla pro přístup k utajovaným informacím a dalším důvěrným informacím poskytovaným Radou, Komisí nebo členským státem Parlamentu v souvislosti s vyšetřováním nejsou z právního hlediska zcela srozumitelná, ale obecně jsou vykládána tak, že akreditovaným parlamentním asistentům není povolena konzultace „jiných důvěrných informací“ nepodléhajících utajení v zabezpečené čítárně; podotýká, že řada poslanců dospěla k závěru, že toto pravidlo stojí v cestě účinnému a důkladnému nahlížení do takových dokumentů v omezeném čase, který mají vyšetřovací výbory k dispozici, a že výbor TAX2, za jehož fungování byl dočasně a výjimečně udělen přístup akreditovaným parlamentním asistentům, byl schopen těchto zdrojů využít komplexnějším a efektivnějším způsobem; požaduje proto, aby do opětovně vyjednané interinstitucionální dohody byla začleněna jasně formulovaná ustanovení, která akreditovaným parlamentním asistentům v rámci jejich úlohy, kterou je podpora poslanců, zaručí právo na přístup k dokumentům na základě zásady „vědět jen to nejnutnější“; naléhavě vyzývá příslušné orgány, aby urychlily opětovné vyjednání tohoto bodu, aby nebylo bráněno efektivnosti a účinnosti budoucích a probíhajících parlamentních vyšetřování;

°

° °

88. pověřuje svého předsedu, aby předložil toto doporučení a závěrečnou zprávu vyšetřovacího výboru Radě, Komisi a parlamentům členských států.