Europa-Parlamentet
2014-2019

Mødedokument

B8-0177/2017

2.3.2017

EUROPA-PARLAMENTETS FORSLAG TIL HENSTILLING TIL RÅDET OG KOMMISSIONEN

jf. forretningsordenens artikel 198, stk. 12

som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien (2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
for Undersøgelsesudvalget om Emissionsmålinger i Bilindustrien

B8-0177/2017

Europa-Parlamentets forslag til henstilling til Rådet og Kommissionen som følge af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien
(2016/2908(RSP))

Europa-Parlamentet,

– der henviser til artikel 226 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF),

– der henviser til Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens afgørelse 95/167/EF, Euratom, EKSF af 19. april 1995 om de nærmere vilkår for udøvelse af Europa-Parlamentets undersøgelsesbeføjelse[1],

– der henviser til Europa-Parlamentets afgørelse (EU) 2016/34 af 17. december 2015 om nedsættelse af et undersøgelsesudvalg om emissionsmålinger i bilindustrien og fastsættelse af dets sagsområde, medlemstal og funktionsperiode[2],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer[3],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer[4],

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa[5],

– der henviser til sin beslutning af 27. oktober 2015 om emissionsmålinger i bilsektoren[6],

– der henviser til sin beslutning af 13. september 2016 om undersøgelsen af emissionsmålinger i bilsektoren (interimsbetænkning)[7],

– der henviser til den endelige rapport fra undersøgelsesudvalget om emissionsmålinger i bilindustrien (A8-XXXX/2016),

– der henviser til udkastet til henstilling fra undersøgelsesudvalget om emissionsmålinger i bilindustrien,

[1] EFT L 113 af 19.5.1995, s. 1.
[2] EUT L 10 af 15.1.2016, s. 13.
[3] EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.
[4] EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.
[5] EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.
[6] Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0375.
[7] Vedtagne tekster, P8_TA(2016)0322.

– der henviser til forretningsordenens artikel 198, stk. 12,

A. der henviser til, at artikel 226 i TEUF giver retsgrundlaget for, at Europa-Parlamentet kan nedsætte et midlertidigt undersøgelsesudvalg, der skal undersøge påstande om overtrædelser eller om fejl eller forsømmelser i forbindelse med gennemførelsen af EU-retten, uden at nationale domstoles eller EU-Domstolens jurisdiktion derved berøres, og at dette udgør et vigtigt element i Parlamentets tilsynsbeføjelser;

B. der henviser til, at Parlamentet på grundlag af et forslag fra Formandskonferencen den 17. december 2015 vedtog at nedsætte et undersøgelsesudvalg, der skulle undersøge de påståede fejl i anvendelsen af EU-retten i forbindelse med emissionsmålinger i bilindustrien, og at udvalget ville fremsætte de henstillinger, som det fandt hensigtsmæssige i denne forbindelse;

C. der henviser til, at undersøgelsesudvalget påbegyndte sit arbejde den 2. marts 2016 og vedtog sin endelige rapport den 28. februar 2017, hvori der blev redegjort for metodologien og konklusionerne af undersøgelsen;

D. der henviser til, at markedsandelen for dieseldrevne personbiler i Den Europæiske Union inden for de seneste årtier er steget til et niveau, hvor disse biler udgør over halvdelen af alle nye biler, der sælges i næsten hver medlemsstat; der henviser til, at denne vedvarende vækst i andelen af dieseldrevne køretøjer også opstod som følge af EU's klimapolitik, da dieselteknologien har en fordel i forhold til benzinmotorer med hensyn til CO_2-emissioner; der henviser til, at dieselmotorer ved forbrændingen i sammenligning med benzinmotorer producerer langt flere forurenende stoffer, bortset fra CO_2, som er væsentligt og direkte skadelige for folkesundheden som f.eks. NO_x, SO_x og partikler; der henviser til, at teknologierne til modvirkning af forureningen fra disse stoffer findes på markedet;

E. der henviser til, at der findes teknologi til at opfylde Euro 6 NO_x-emissionsgrænserne for dieseldrevne køretøjer, herunder med hensyn til reelle kørselsforhold og uden at have en negativ indvirkning på CO_2-emissionerne;

F. der henviser til, at bedste praksis fra USA, med strengere emissionsnormer, der gælder for både benzin- og dieselbiler, og strengere håndhævelsespolitik, ligger på et niveau, som EU bør stræbe efter;

G. der henviser til, at beskyttelsen af folkesundheden og miljøet bør være et fælles samfundsmæssigt anliggende og ansvar, hvor alle interessenter, herunder bilindustrien, spiller en vigtig rolle;

1. pålægger sin formand at træffe de nødvendige foranstaltninger til at offentliggøre undersøgelsesudvalgets endelige rapport i overensstemmelse med forretningsordenens artikel 198, stk. 11, og artikel 4, stk. 2, i afgørelse 95/167/EF;

2. opfordrer Rådet og Kommissionen til at sikre, at konklusioner i og henstillinger hidrørende fra undersøgelsen bliver fulgt i praksis i overensstemmelse med afgørelse 95/167/EF;

3. opfordrer Kommissionen til senest 18 måneder efter vedtagelsen af denne henstilling og

derefter med jævne mellemrum at forelægge Parlamentet en omfattende rapport om de foranstaltninger, som Kommissionen og medlemsstaterne har truffet, efter konklusionerne og henstillingerne fra undersøgelsesudvalget;

4. opfordrer formanden til at pålægge Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed, Udvalget om Industri, Forskning og Energi, Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse og Udvalget om Transport og Turisme at overvåge opfølgningen på undersøgelsesudvalgets konklusioner og henstillinger i henhold til forretningsordenens artikel 198, stk. 13;

5. opfordrer formanden til at pålægge Udvalget om Konstitutionelle Anliggender at handle på grundlag af undersøgelsesudvalgets henstillinger for så vidt angår begrænsningerne af Parlamentets undersøgelsesbeføjelser;

Laboratorieundersøgelser og emissioner ved faktisk kørsel

6. opfordrer Kommissionen til at ændre sin interne struktur på en sådan måde, at én enkelt kommissærs (og ét generaldirektorats) portefølje i henhold til princippet om kollektivt ansvar på en og samme tid omfatter ansvaret for lovgivning om luftkvalitet og for politikker for kilderne til forurenende emissioner; opfordrer til en stigning i de menneskelige og tekniske ressourcer, der er afsat til køretøjer, køretøjssystemer og emissionsbegrænsende teknologier i Kommissionen, og til yderligere forbedring af den interne tekniske ekspertise i Det Fælles Forskningscenter (FFC);

7. opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at ændre sin interne struktur og opdeling af ansvarsområder, således at alle de lovgivningsmæssige beføjelser inden for køretøjers emissioner, som i øjeblikket ligger hos Generaldirektoratet for det Indre Marked, Erhvervspolitik, Iværksætteri og SMV'er (GD GROW) overføres til Generaldirektoratet for Miljø (GD ENV);

8. opfordrer Kommissionen til at sikre, at der er tilstrækkelige menneskelige ressourcer, teknisk ekspertise og et passende niveau af selvstændighed i FFC, herunder foranstaltninger til at bevare de relevante erfaringer med køretøjer og emissionsteknologi samt prøvning af køretøjer i organisationen; bemærker, at FFC kan have yderligere kontrolforpligtelser for krav i forbindelse med forslaget om en ny forordning for markedsovervågning og typegodkendelse;

9. opfordrer til, at alle FFC's prøvningsresultater stilles til rådighed for offentligheden i et ikke-anonymiseret format via en database; opfordrer endvidere FFC's Vehicle Emissions Laboratory (køretøjsemissionslaboratorium/VELA) til at rapportere til en bestyrelse, som omfatter repræsentanter fra medlemsstaterne og organisationer for miljø- og sundhedsbeskyttelse;

10. opfordrer medlovgiverne til i forbindelse med den igangværende revision af forordning (EF) nr. 715/2007 at sikre, at de foranstaltninger, som er omhandlet i artikel 5, stk. 3, og artikel 14, der er udformet til at supplere eller ændre visse ikke-væsentlige bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt, vedtages ved hjælp af delegerede retsakter for at sikre en hensigtsmæssig kontrol udført af Europa-Parlamentet og Rådet, og samtidig reducere muligheden for unødige forsinkelser i vedtagelsen af disse foranstaltninger; modsætter sig kraftigt, at disse foranstaltninger vedtages ved

gennemførelsesretsakter;

11. opfordrer til hurtig vedtagelse af den 3. og 4. pakke om emissioner ved faktisk kørsel for at fuldende de lovgivningsmæssige rammer for den nye typegodkendelsesprocedure, og til hurtig gennemførelse af denne ramme; minder om, at for, at prøvninger af emissioner ved faktisk kørsel kan være effektive til at nedbringe forskellene mellem NO_x-emissioner målt i laboratoriet og på vejen, bør specifikationer ved prøvnings- og evalueringsprocedurer fastlægges meget nøje og omfatte den brede vifte af kørselsforhold, herunder temperatur, motorbelastning, køretøjets hastighed, højde, vejtype og andre parametre, der kan forekomme ved færdsel i Unionen;

12. noterer sig annullationssøgsmålet til prøvelse af den anden pakke om emissioner ved faktisk kørsel, der er iværksat af flere byer i EU med den begrundelse, at Kommissionens forordning, ved at indføre nye forhøjede grænseværdier for NO_x-emissioner, ændrer et væsentligt element i en grundlæggende retsakt, hvorved den tilsidesætter et væsentligt formkrav samt bestemmelserne i direktivet om luftkvalitet (2008/50/EF) for så vidt angår begrænsningen af de maksimale nitrogen-emissionsniveauer for dieselkøretøjer;

13. opfordrer Kommissionen til i 2017 at gennemgå overensstemmelsesfaktoren for prøvninger af NO_x-emissioner ved faktisk kørsel som fastsat i den anden pakke om emissioner ved faktisk kørsel; opfordrer Kommissionen til yderligere at revidere overensstemmelsesfaktoren årligt i overensstemmelse med den teknologiske udvikling for hurtigst muligt at bringe den så tæt på 1 som muligt, idet der kun tages højde for måleusikkerheden af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS);

14. opfordrer Kommissionen til at gennemgå den gældende EU-lovgivning for at efterprøve, om markedsføring af andre køretøjssystemer, eller af andre produkter, kan være afhængige af utilstrækkelige prøvningsprocedurer, ligesom det er tilfældet med emissioner fra køretøjer, eller på andre områder hvor markedsovervågningsindsatsen ligeledes er mangelfuld, og til at fremsætte passende lovgivningsforslag for at sikre håndhævelsen af standarderne for det indre marked;

15. opfordrer Kommissionen til at fremsætte forslag om miljøinspektioner på EU-plan for at overvåge overholdelsen af miljømæssige standarder for produkter, emissionsgrænser vedrørende driftstilladelser og EU's miljølovgivning i almindelighed;

16. opfordrer Kommissionen til at fortsætte sit arbejde med at forbedre PEMS' ydeevne med henblik på at forbedre deres nøjagtighed og reducere deres fejlmargen; mener, for så vidt angår partikler, at PEMS-teknologi bør være i stand til at tage højde for partikler, der er mindre end 23 nanometer, og som er de farligste for folkesundheden;

17. mener, at de horisontale bestemmelser om oprettelse og drift af ekspertgrupper, som Kommissionen vedtog den 30. maj 2016, er en forbedring i forhold til de ældre regler, f.eks. hvad angår kravet om relevante og fuldstændige mødereferater; opfordrer Kommissionen til at revidere disse regler for at styrke bestemmelserne om en afbalanceret sammensætning af ekspertgrupper; opfordrer Kommissionen til at håndhæve de (ajourførte) horisontale regler strengt og med øjeblikkelig virkning samt udarbejde en rapport til Parlamentet og Rådet om evaluering af deres gennemførelse;

18. opfordrer til, at deltagerlister og referater af møder i komitologiudvalg, såsom Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer, og i Kommissionens ekspertgrupper, som f.eks. arbejdsgruppen for motorkøretøjer eller arbejdsgruppen om emissioner under faktisk kørsel for lette køretøjer (RDE-LDV), stilles til rådighed for offentligheden;

19. opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at sikre større gennemsigtighed i de nationale parlamenters adgang til dokumenter fra møder i det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer;

20. opfordrer Kommissionen til at foretage en omfattende ændring af de eksisterende politikker om arkivering og opbevaring af oplysninger, og til at sikre, at notater, kommunikation mellem tjenesterne, udkast og uofficielle drøftelser internt i Kommissionen, medlemsstaterne, Rådet og deres repræsentanter arkiveres som standard; beklager de mangler i offentlige registre, der er skabt af et alt for snævert omfang af dokumenter til arkivering, som kræver aktiv indgriben, for at dokumenter arkiveres;

Manipulationsanordninger

21. mener, at selv om en prøvningsprocedure for emissioner ved faktisk kørsel vil minimere risikoen for anvendelse af manipulationsanordninger, vil den ikke fuldstændigt hindre potentiel brug af ulovlig praksis; anbefaler derfor, at der i overensstemmelse med de amerikanske myndigheders strategi indbygges en vis grad af uforudsigelighed i typegodkendelsesprøvningen og overensstemmelsen efter ibrugtagning for at forhindre eventuelle resterende smuthuller i at blive udnyttet og sikre, at de udnyttes gennem hele køretøjets livscyklus; glæder sig i denne forbindelse over prøvningsprotokollen til påvisning af en manipulationsanordning, der indgår i "Vejledning om evaluering af understøttende emissionsbegrænsningsstrategier og tilstedeværelsen af manipulationsanordninger", som Kommissionen vedtog den 26. januar 2017, og som finder anvendelse på køretøjer, der allerede er på markedet; forventer, at medlemsstaternes nationale myndigheder hurtigt anvender denne protokol i deres markedstilsynsaktiviteter og for at gennemføre de anbefalede prøvninger af køretøjer under uforudsigelige ændringer af de normale prøvningsbetingelser, f.eks. omgivende temperatur, hastighed, køretøjets last og testens varighed, som kan omfatte uanmeldt prøvning;

22. bemærker med bekymring, at den officielle prøvning af køretøjers CO_2-emissioner og brændstofforbrug fortsat vil være begrænset til en laboratorieprøvningsprocedure (WLTP), hvilket betyder, at den ulovlige brug af manipulationsanordninger fortsat er mulig og kan forblive uopdaget; opfordrer indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at etablere fjernaflæste ordninger til overvågning af bilparken — og gøre brug af fjerndetektionsudstyr ved vejsiderne og/eller mobile sensorer — med henblik på at undersøge den eksisterende bilparks miljøpræstationer og afsløre eventuel ulovlig praksis, hvilket kan føre til fortsatte uoverensstemmelser mellem resultaterne på papir og i den virkelige verden;

23. opfordrer Kommissionen til yderligere at analysere årsagerne til, at de strengere manipulationsanordningsbestemmelser i lovgivningen om tunge køretøjer ikke er omfattet af lovgivningen om lette køretøjer;

24. opfordrer Kommissionen til at foretage en intern undersøgelse for at undersøge påstanden om, at Det Fælles Forskningscenters forskningsresultater og bekymringer, som blev drøftet mellem Kommissionens tjenestegrene, med hensyn til eventuelle ulovlige metoder blandt producenterne aldrig nåede højere op i hierarkiet; opfordrer Kommissionen til at forelægge sine konklusioner for Parlamentet;

25. mener, at der bør indføres en klar rapporteringsmekanisme inden for Kommissionen for at sikre, at manglende overholdelse, der konstateres af Det Fælles Forskningscenter, rapporteres til alle relevante niveauer inden for Kommissionens hierarki;

26. anmoder Kommissionen om at pålægge FFC at foretage yderligere undersøgelser, sammen med de nationale myndigheder og uafhængige forskningsinstitutter, af mistænkelig emissionsadfærd på flere biler som konstateret i august 2016;

27. opfordrer medlemsstaterne til at kræve, at bilfabrikanter i forbindelse med den nyligt indførte forpligtelse for bilfabrikanter til at offentliggøre deres grundlæggende og supplerende emissionsstrategier redegør for enhver irrationel emission fra køretøjer, der er konstateret under test, og at godtgøre behovet for at anvende undtagelserne i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007; opfordrer medlemsstaterne til at udveksle resultaterne af deres undersøgelser og tekniske prøvningsdata med Kommissionen og Parlamentet;

28. opfordrer Kommissionen til at føre nøje tilsyn med medlemsstaternes håndhævelse af undtagelserne til anvendelsen af manipulationsanordninger; glæder sig i denne forbindelse over metodologien for teknisk evaluering af understøttende emissionsstrategier, der indgår i Kommissionens vejledning af 26. januar 2017; opfordrer Kommissionen til om nødvendigt at indlede overtrædelsesprocedurer;

Typegodkendelse og overensstemmelse efter ibrugtagning

29. opfordrer af hensyn til forbruger- og miljøbeskyttelse til en hurtig vedtagelse af forslaget til forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer (2016/0014(COD)), som skal afløse det nuværende rammedirektiv om typegodkendelse og træde i kraft senest i 2020; mener, at bevarelse af ambitionsniveauet i Kommissionens oprindelige forslag, navnlig hvad angår indførelsen af EU's tilsyn med systemet, er det absolutte minimum for at forbedre EU's system; mener desuden, at et mere omfattende og koordineret system til typegodkendelse og markedsovervågning, der omfatter EU's tilsyn, fælles revisioner og samarbejdet med og mellem de nationale myndigheder, bør være målet under de interinstitutionelle forhandlinger om sagen;

30. mener, at kun stærkere overvågning på EU-plan kan sikre, at EU's lovgivning om køretøjer håndhæves effektivt og markedsovervågningsaktiviteter i EU gennemføres på en effektiv og virkningsfuld måde; opfordrer Kommissionen til at sikre en fuld og ensartet anvendelse af den nye lovgivningsramme for typegodkendelse og markedsovervågning og til at koordinere arbejdet i de nationale typegodkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne og mægle i tilfælde af tvister;

31. opfordrer til en styrkelse af markedsovervågningen på grundlag af klart definerede regler og en klarere fordeling af ansvarsområder i EU's nye ramme for typegodkendelse

med henblik på at etablere et forbedret, effektivt og funktionelt system;

32. mener, at EU's tilsyn inden for den nye ramme for EU's typegodkendelse bør medføre omprøvning i et passende omfang af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der allerede er gjort tilgængelige på markedet, med henblik på at verificere, at de er i overensstemmelse med typegodkendelser og gældende lovgivning ved hjælp af en bred vifte af undersøgelser på grundlag af statistisk relevante prøver og iværksætte korrigerende foranstaltninger, herunder tilbagekaldelser, tilbagetrækninger og administrative bøder; er af den opfattelse, at FFC's ekspertise er afgørende til at udføre denne opgave;

33. opfordrer i denne forbindelse til oprettelse af et europæisk tilsynsorgan for motorkøretøjer;

34. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at vurdere den amerikanske praksis med vilkårlig prøvning uden for produktionslinjerne og efter ibrugtagning og drage de nødvendige konklusioner med hensyn til at forbedre deres markedsovervågningsaktiviteter;

35. foreslår, at markedsovervågning, herunder tilfældigt udvalgte prøvninger af markedsovervågning, herunder uspecificerede prøvningsprotokoller, foretages på mindst 20 % af de nye modeller, der bringes i omsætning på EU-markedet hvert år, samt på en repræsentativ mængde af ældre modeller for at kontrollere, om køretøjer er i overensstemmelse med Unionens sikkerheds- og miljølovgivning ved faktisk kørsel; mener, at der bør følges op på begrundede klager, og at tredjepartskontrol, fjernovervågningsdata, rapporter fra periodiske tekniske inspektioner og andre informationer bør tages i betragtning i forbindelse med valget af de køretøjer, der skal kontrolleres på EU-plan;

36. påpeger behovet for, at den ansvarlige nationale myndighed systematisk håndhæver overensstemmelse under produktionen og efter ibrugtagning af køretøjer, og yderligere koordination og overvågning på EU-plan; mener, at kontrol med overensstemmelse under produktionen og efter ibrugtagning skal foretages af en teknisk tjeneste, der er forskellig fra den, der er ansvarlig for typegodkendelsen af den pågældende bil, og at interne tekniske tjenester bør udelukkes fra at udføre emissionsprøvning med henblik på typegodkendelse; opfordrer indtrængende medlemsstaterne til en gang for alle at præcisere, hvilken myndighed der er ansvarlig for markedsovervågning på deres område, til at sikre, at denne myndighed er bevidst om sit ansvar og til at underrette Kommissionen herom; mener, at et meget tættere samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes markedsovervågningsmyndigheder og Kommissionen, herunder om nationale overvågningsplaner, vil forbedre den generelle kvalitet af markedsovervågningen i EU og gøre det muligt for Kommissionen at identificere svagheder i nationale markedsovervågningssystemer;

37. mener, at øget koordinering og drøftelser mellem de typegodkendende myndigheder og Kommissionen, i form af et forum med Kommissionen som formand, vil bidrage til fremme af god praksis med sigte på at tilsikre virkningsfuld og harmoniseret gennemførelse af typegodkendelses- og markedsovervågningslovgivningen;

38. mener, at muligheden for en uafhængig revision af resultaterne, herunder data fra

friløbsprøvning, vil forbedre effektiviteten af rammen, og at de relevante data skal gøres lettere tilgængelige for de relevante parter;

39. opfordrer til, at der oprettes en gebyrstruktur, som skal sikre en korrekt og uafhængig finansiering af typegodkendelse, markedsovervågning og aktiviteter i tekniske tjenester; er af den opfattelse, at typegodkendelsesmyndighederne skal gøres ansvarlige for at kontrollere de kommercielle og økonomiske forbindelser mellem bilproducenter og -leverandører på den ene side og tekniske tjenester på den anden side for at forhindre interessekonflikter;

40. henleder opmærksomheden på USA's typegodkendelsessystem — hvor gebyrer, der opkræves fra producenter til at dække de omkostninger, der er forbundet med certificering og kontrolprogrammer, sendes til det amerikanske finansministerium, og den amerikanske Kongres til gengæld bevilger midler til miljøstyrelsen (Environment Protection Agency (EPA)) til gennemførelse af dens programmer — som et paradigme, der kan være nyttigt til at forbedre uafhængigheden af EU's system;

41. opfordrer Kommissionen og medlovgiverne til at overveje også at indføre kontrol med det bærbare emissionsmålingssystem eller overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning, i det mindste som en screeningsordning, og at indføre et mandat for FFC til at foretage overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning med det bærbare emissionsmålingssystem som led i den nye ramme for typegodkendelse;

42. opfordrer de to lovgivere til i den kommende forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer at indføre et EU-dækkende telemålingsnet for at kontrollere de faktiske emissioner fra bilparken og identificere stærkt forurenende køretøjer med henblik på at opprioritere overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning og spore biler, der kan være ulovligt modificeret med hardware- (f.eks. udstødningsrecirkulations- (EGR-) blændplader, fjernelse af dieselpartikelfiltre (DPF) eller selektiv katalytisk reduktion (SCR)) eller softwareændringer (ulovlig chiptuning);

43. opfordrer Kommissionen til at gøre brug af sine delegerede beføjelser, jf. artikel 17 i direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, til at ajourføre testmetoderne for periodisk syn af biler med henblik på at måle NO_x-emissioner fra biler;

44. mener, at typegodkendende myndigheder, markedsovervågningsmyndigheder og tekniske tjenester bør varetage deres embeder; mener, at de derfor bør forbedre deres kompetenceniveau betydeligt og støt, og opfordrer i den forbindelse til indførelse af regelmæssige, uafhængige revisioner af deres kapaciteter;

45. opfordrer Kommissionen til at analysere muligheden for at forpligte producenter til at meddele deres valg af teknisk tjeneste til Kommissionen med henblik på at sikre, at Kommission har fuldt overblik over situationen;

46. opfordrer medlemsstaterne til at kræve, at bilproducenterne fremlægger og begrunder deres emissionsstrategier for de typegodkendende myndigheder, sådan som det sker for tunge køretøjers vedkommende;

47. anmoder medlemsstaterne om at analysere, om de såkaldte standardløsninger, som

foreslås af producenten med henblik på at reparere køretøjer, der er berørt af svigagtige ordninger, faktisk er i overensstemmelse med emissionslovgivningen, og sikre, at der foretages stikprøver på nye, reparerede køretøjer;

Håndhævelse og sanktioner

48. opfordrer til strengere og mere effektiv håndhævelse af regler for emissioner fra køretøjer i EU; foreslår, at forvaltningsstrukturen for emissioner fra personbiler reformeres hurtigst muligt og bringes i overensstemmelse med de andre transportsektorer;

49. minder om, at reglerne om emissionsmåling er opstillet med henblik på at opnå bedre luftkvalitet, hvilket det ikke tidligere er lykkedes af opnå, til dels som følge af svag retshåndhævelse og til dels på grund af visse bilproducenters manipulationer; mener, at de relevante myndigheder bør tage hensyn til emissioner fra biler og oplysninger om udviklingen i luftkvaliteten for at vurdere, om den oprindelige målsætning er nået;

50. foreslår, at der etableres en permanent international ramme for samarbejdet med USA (miljøstyrelsen/EPA) om emissioner med henblik på at udveksle oplysninger og foretage fælles overvågning; gør opmærksom på, at denne form for foranstaltninger allerede er på plads for andre produkter inden for EU;

51. opfordrer indtrængende Kommissionen til at indlede traktatbrudssager mod de medlemsstater, som ikke har indført en effektiv markedsovervågning og nationale sanktionsordninger for overtrædelser af EU-retten som påkrævet af den eksisterende lovgivning;

52. mener, at Kommissionen bør tillægges beføjelse til at pålægge bilproducenter effektive, afpassede og afskrækkende administrative bøder og til at kunne pålægge afhjælpende og korrigerende foranstaltninger, når det er fastslået, at køretøjer ikke overholder reglerne; mener, at eventuelle sanktioner bør omfatte tilbagetrækning af typegodkendelser samt etablering af EU-omspændende tilbagekaldelsesprogrammer;

53. mener, at de midler, der opkræves gennem disse bøder, bør varetages af medlemsstaterne med henblik på kompensation til personer, som påvirkes negativt af overtrædelsen eller andre sådanne aktiviteter til fordel for forbrugerne eller, hvor dette er relevant, miljøbeskyttelse inden for medlemsstaterne;

54. opfordrer medlemsstaterne til at sikre, at bestemmelserne om sanktioner i tilfælde af producenters overtrædelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007 er effektive, forholdsmæssige og afskrækkende og formidles hurtigt til Kommissionen;

55. opfordrer medlemsstaterne til at træffe mere energiske foranstaltninger i kølvandet på skandalen om snyd med emissioner; opfordrer medlemsstaterne og deres typegodkendende myndigheder til at undersøge oplysningerne om grundlæggende og supplerende emissionsbegrænsningsstrategier – som bilproducenterne skal offentliggøre – for typegodkendte Euro 5- og Euro 6-biler, der udviser irrationel emissionsadfærd konstateret ved testprogrammer, og kontrollere, om de er i overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for fortolkning af bestemmelserne om manipulationsanordninger; opfordrer medlemsstaterne til at anvende de tilgængelige

sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af reglerne, herunder obligatoriske tilbagekaldelsesprogrammer og inddragelse af typegodkendelser; opfordrer Kommissionen til at sikre en koordineret tilgang til tilbagekaldelsesprogrammer i hele EU;

56. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at præcisere over for ejerne af de berørte køretøjer, hvorvidt det er obligatorisk eller ej at få de berørte køretøjer repareret, samt de retlige konsekvenser af reparationerne for så vidt angår overensstemmelse med emissionsreglerne, forpligtelse til syn af køretøjer, beskatning, konsekvenserne af en eventuel omklassificering af køretøjet osv.

57. bemærker, at det er vanskeligt at indsamle oplysninger om sanktioner i medlemsstaterne på grund af manglende statistik på nationalt plan; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at indsamle regelmæssige statistikker på dette område;

58. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at styrke europæiske gennemførelsesmekanismer såsom EU-netværket for gennemførelse og håndhævelse af miljølovgivning (IMPEL);

Forbrugerrettigheder

59. opfordrer medlemsstaterne til at sikre, at forbrugerne får detaljeret og forståelig information om de softwaremodifikationer, der er blevet foretaget i forbindelse med tilbagekaldelsesprogrammer og vedligeholdelseskontroller, med henblik på at forbedre gennemsigtigheden for forbrugerne og tiltroen til bilmarkedet;

60. understreger, at køretøjer efter tilbagekaldelse skal være i overensstemmelse med de retlige krav i EU's lovgivning; påpeger endvidere, at der bør overvejes andre former for reparationer ud over tilbagekaldelsesprogrammerne; opfordrer med henblik herpå Kommissionen til at vurdere de gældende EU-bestemmelser om forbrugerbeskyttelse og om nødvendigt fremsætte forslag;

61. understreger vigtigheden af at forsyne forbrugerne med realistiske, præcise og pålidelige oplysninger om deres bilers brændstofforbrug og forurenende emissioner for at øge bevidstheden og bidrage til, at der træffes informerede beslutninger om køb af bil; opfordrer EU til at træffe foranstaltninger for at informere forbrugerne om forurenende emissioner såsom NO_x og partikler;

Rene køretøjer

62. opfordrer Kommissionen og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne til at engagere sig fuldt ud og gennemføre en strategi for lavemissionsmobilitet;

63. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at vurdere effektiviteten af de eksisterende miljøzoner i byer – under hensyntagen til de fejlslagne Euro-standarder for lette køretøjer for så vidt angår at afspejle de faktiske emissioner, og til at undersøge fordelene ved at indføre et mærke eller en standard for ultra-lavemissionskøretøjer, som overholder emissionsgrænseværdierne under faktiske kørselsforhold;

64. opfordrer Kommissionen og medlovgiverne til at følge en mere integreret tilgang i deres

politikker, der skal gøre biler mere miljøvenlige, for at sikre, at der sker fremskridt inden for målene om såvel dekarbonisering som luftkvalitet, f.eks. ved at fremme en elektrificering eller en overgang til alternativ motorisering af bilparken;

65. opfordrer i den forbindelse Kommissionen til at revidere direktivet om miljøvenlig energi til transport og til at forelægge et udkast til forordning om CO_2-standarder for bilparker, der bringes i omsætning fra og med 2025, herunder mandater til nulemissionskøretøjer og ultra-lavemissionskøretøjer, som indfører en trinvis stigende andel af nulemissions- og ultra-lavemissionskøretøjer i den samlede flåde med det formål at udfase nye CO_2-udledende biler senest i 2035;

66. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremme politikker for grønne offentlige indkøb og offentlige myndigheders indkøb af nulemissionskøretøjer og ultra-lavemissionskøretøjer til deres egne flåder eller til (halv)offentlige delebilsprogrammer;

67. opfordrer Kommissionen til at gennemgå de emissionsgrænser, der er fastsat i bilag 1 til forordning (EF) nr. 715/2007, med henblik på at forbedre luftkvaliteten i Unionen og overholde Unionens luftkvalitetsgrænser samt WHO's anbefalede niveauer og om nødvendigt senest i 2025 at fremkomme med forslag til nye teknologineutrale Euro 7-emissionsgrænser, der gælder for alle M_1- og N_1-køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet;

68. anmoder Kommissionen om at overveje at lade revisionen af direktivet om miljøansvar (2004/35/EF) omfatte miljøskader forårsaget af luftforurening på grund af bilproducenter, der overtræder EU's lovgivning om emissioner fra biler; mener, at man ville kunne forvente et højere niveau af forebyggelse og forsigtighed, hvis bilproducenterne kunne holdes økonomisk ansvarlige for at udbedre den miljøskade, de har forårsaget;

Undersøgelsesudvalgets beføjelser og begrænsninger

69. opfordrer indtrængende Rådet og Kommissionen til at indlede en rettidig afslutning af forhandlingerne om Parlamentets forslag til Europa-Parlamentets forordning om de nærmere vilkår for udøvelse af Europa-Parlamentets undersøgelsesbeføjelse og om ophævelse af beslutning 95/167/EF;

70. mener, at det er afgørende for udøvelsen af demokratisk kontrol med den udøvende magt, at Parlamentet udstyres med undersøgelsesbeføjelser, som svarer til dem, de nationale parlamenter i EU har; mener, at Parlamentet for at udfylde denne demokratiske kontrolrolle skal have beføjelser til at indkalde og pålægge vidner at give møde og kunne kræve fremlæggelse af dokumenter; mener, at medlemsstaterne, for at disse rettigheder kan udøves, må enes om at indføre sanktioner mod enkeltpersoner for udeblivelse eller manglende fremlæggelse af dokumenter på linje med national lovgivning vedrørende nationale parlamentariske undersøgelser; gentager, at Parlamentet støtter den holdning, der blev beskrevet i rapporten fra 2012 om dette spørgsmål;

71. mener, at de beføjelser, som tillægges Parlamentets undersøgelsesudvalg, bør afstemmes bedre med de nationale parlamenters beføjelser, navnlig for at sikre effektivitet i indkaldelsen af personer og i deres deltagelse samt anvendelsen af

sanktioner i tilfælde af manglende vilje til at samarbejde; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte de dermed forbundne bestemmelser i Parlamentets nuværende forslag;

72. opfordrer Kommissionen til snarest muligt at revidere adfærdskodeksen for kommissærer med henblik på at medtage bestemmelser om ansvarlighed for tidligere kommissærer inden for rammerne af et undersøgelsesudvalgs undersøgelse af politikudforming og lovgivning, som fandt sted i løbet af deres mandatperiode;

73. anmoder Kommissionen om at udnytte tidsrammen for plenarforsamlingens afgørelse om at nedsætte et undersøgelsesudvalg og den faktiske påbegyndelse af arbejdet med at udarbejde et første sæt dokumenter, som vedrører undersøgelsesudvalgets mandat, således at indberetningen af data kan gennemføres hurtigere, hvilket vil lette arbejdet i undersøgelsesudvalget fra starten; mener med dette for øje, at bestemmelserne om arkivering og fremsendelse af dokumenter i Kommissionen bør gennemgås og forbedres for at lette fremtidige spørgsmål;

74. foreslår, at der nedsættes et enkelt kontaktpunkt for forbindelserne med Parlamentets undersøgelsesudvalg i Kommissionen, navnlig når flere generaldirektorater er involveret, med henblik på at lette strømmen af oplysninger på den ene side og bygge videre på den gode praksis, der allerede er opnået, på den anden side;

75. bemærker, at Kommissionen og Rådet i forbindelse med flere nylige undersøgelsesudvalg og særlige udvalg i nogle tilfælde ikke har været i stand til at fremlægge de ønskede dokumenter, og i andre tilfælde først har fremlagt de ønskede dokumenter efter lange forsinkelser; mener, at der skal indføres en ansvarlighedsmekanisme for at sikre en øjeblikkelig og garanteret overførsel af de dokumenter til Parlamentet, som undersøgelsesudvalg eller særlige udvalg anmoder om og har ret til at få adgang til;

76. opfordrer Kommissionen til at forbedre sin evne til at behandle begæringer om dokumenter fra undersøgelsesudvalg og journalister samt borgere rettidigt og i en acceptabel kvalitet i overensstemmelse med de gældende regler om aktindsigt; opfordrer indtrængende Kommissionen til at frigive disse dokumenter i deres oprindelige format og afholde sig fra tidskrævende og potentielt indholdsforandrende formatændringer og -konverteringer; pålægger endvidere Kommissionen at sikre, at oplysninger, der er lagret i et maskinlæsbart format, f.eks. en database, også frigives til aktindsigt i et maskinlæsbart format;

77. bemærker, at det påhviler undersøgelsesudvalget at træffe alle afgørelser om, hvorvidt oplysninger, der indgår i det materiale, der anmodes om, er relevante for udvalgets arbejde; bemærker, at modtageren af en sådan dokumentanmodning ikke bør have forrang til at løse denne opgave; pålægger Kommissionen at afspejle dette ansvar ordentligt i sine retningslinjer for anmodninger om aktindsigt;

78. opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at overholde deres retlige forpligtelser over for undersøgelsesudvalg, som er fastlagt i beslutning 95/167/EF, særlig artikel 3; opfordrer dem desuden, i betragtning af de konstaterede betydelige forsinkelser i responstiden, til at bistå undersøgelsesudvalg på en måde, der udviser respekt for princippet om loyalt samarbejde som fastsat i artikel 4, stk. 3, i TEUF;

79. opfordrer de medlemsstater, der har gennemført nationale undersøgelser vedrørende forurenende emissioner fra personbiler, til ufortøvet at videregive alle indsamlede oplysninger og resultaterne af deres undersøgelser til Kommissionen og Parlamentet;

80. mener, at den første del af udvalgets mandat bør anvendes til indsamling og analyse af skriftlig dokumentation, inden de offentlige høringer indledes; anser det for nyttigt at indbygge en "afkølingsperiode" mellem afslutningen af høringerne og udarbejdelsen af den endelige rapport, således at indsamlingen af bevismateriale kan blive afsluttet, korrekt analyseret og indgå fuldt ud i rapporten;

81. mener, at tidsfristen på 12 måneder for undersøgelsesudvalg er vilkårlig og ofte utilstrækkelig; mener, at medlemmerne af undersøgelsesudvalget er bedst placeret til at afgøre, om en undersøgelse bør forlænges, og i så fald for hvilken periode;

82. bemærker, at artikel 198 i Parlamentets forretningsorden bør definere tydeligere, hvornår et undersøgelsesudvalgs arbejdsperiode indledes; mener, at der bør være tilstrækkelig fleksibilitet for at sikre, at der er tilstrækkelig tid til undersøgelser; opfordrer til, at undersøgelsesudvalgets arbejde først påbegyndes, når det har modtaget dokumenterne fra EU-institutionerne;

83. mener, at en foreløbig rapport ikke nødvendigvis bør medtages i fremtidige mandater med henblik på ikke at foregribe undersøgelsens endelige konklusioner;

84. mener, at undersøgelsesudvalg i fremtiden bør tilrettelægges anderledes med henblik på at sikre større effektivitet i tilrettelæggelsen og gennemførelsen af udvalgenes arbejde, navnlig under de offentlige høringer;

85. understreger, at Europa-Parlamentets interne administrative regler er i overensstemmelse med den etablerede praksis for de stående udvalg og som sådan ofte ikke er hensigtsmæssige for den ad hoc-prægede og midlertidige karakter af et undersøgelsesudvalg, der arbejder under mere usædvanlige omstændigheder med et meget konkret formål og inden for et begrænset tidsrum; mener derfor, at udarbejdelsen af et veldefineret sæt regler vedrørende undersøgelsesudvalgs effektive funktion i forbindelse med gennemførelse af høringer og delegationsrejser, f.eks. på en måde, der sikrer en retfærdig politisk repræsentation, ville øge effektiviteten; mener, at der er en risiko for, at finansielle begrænsninger kan forhindre undersøgelsesudvalg i at høre alle de eksperter, som anses for nødvendige for, at udvalget kan udføre sin opgave; mener, at de interne godkendelsesfrister for høringer og tjenesterejser bør gøres mere fleksible;

86. mener, at undersøgelsesudvalg bør have prioriteret adgang og dedikerede ressourcer inden for de relevante tjenestegrene i Parlamentet, så disse især kan beskæftige sig med anmodninger om studier, briefinger osv. inden for den frist, reglerne tillader;

87. bemærker, at de nuværende regler for adgang til klassificerede oplysninger og andre fortrolige oplysninger, som Rådet, Kommissionen eller medlemsstaterne stiller til rådighed for Parlamentet inden for rammerne af en undersøgelse, ikke giver fuld retlig klarhed, men generelt fortolkes således, at parlamentariske assistenter (APA'er) er udelukket fra at konsultere og analysere ikke-klassificerede "andre fortrolige oplysninger" i et sikkert læseværelse; bemærker, at en række medlemmer fandt, at denne bestemmelse står i vejen for en effektiv og grundig konsultation af disse

dokumenter inden for den begrænsede tid, der er til rådighed for undersøgelsesudvalg, og at TAX2-udvalget, i forbindelse med hvilket APA'er midlertidigt og undtagelsesvis blev indrømmet adgang, var i stand til at gøre brug af disse ressourcer på en mere omfattende og effektiv måde; opfordrer derfor til, at der i en genforhandlet interinstitutionel aftale indføres en klart formuleret bestemmelse, der sikrer retten til aktindsigt for akkrediterede parlamentariske assistenter på grundlag af "need to know"-princippet i deres støttefunktion for medlemmerne; opfordrer indtrængende de relevante organer til at fremskynde genforhandlingen af dette punkt for ikke at hindre effektiviteten af fremtidige og igangværende parlamentariske undersøgelser;

°

° °

88. pålægger sin formand at sende denne henstilling samt undersøgelsesudvalgets endelige rapport til Rådet, Kommissionen og medlemsstaternes regeringer og parlamenter