Europäisches Parlament
2014-2019

Plenarsitzungsdokument

B8-0177/2017

2.3.2017

ENTWURF EINER EMPFEHLUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS AN DEN RAT UND DIE KOMMISSION

eingereicht gemäß Artikel 198 Absatz 12 der Geschäftsordnung

im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie
(2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
im Namen des Untersuchungsausschusses zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie

B8-0177/2017

Entwurf einer Empfehlung des Europäischen Parlaments an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie
(2016/2908(RSP))

Das Europäische Parlament,

– gestützt auf Artikel 226 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),

– gestützt auf den Beschluss 95/167/EG, Euratom, EGKS des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission vom 19. April 1995 über Einzelheiten der Ausübung des Untersuchungsrechts des Europäischen Parlaments[1],

– unter Hinweis auf seinen Beschluss (EU) 2016/34 vom 17. Dezember 2015 über die Einsetzung, die Zuständigkeiten, die zahlenmäßige Zusammensetzung und die Mandatszeit des Untersuchungsausschusses zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie[2],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge[3],

– unter Hinweis auf die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge[4],

– unter Hinweis auf die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa[5],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 27. Oktober 2015 zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie[6],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. September 2016 zu der Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (Zwischenbericht)[7],

– unter Hinweis auf den Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (A8-XXXX/2016),

[1] ABl. L 113 vom 19.5.1995, S. 1.
[2] ABl. L 10 vom 15.1.2016, S. 13.
[3] ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.
[4] ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.
[5] ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.
[6] Angenommene Texte, P8_TA(2015)0375.
[7] Angenommene Texte, P8_TA(2016)0322.

– unter Hinweis auf den Entwurf einer Empfehlung des Untersuchungsausschusses zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie,

– gestützt auf Artikel 198 Absatz 12 seiner Geschäftsordnung,

A. in der Erwägung, dass Artikel 226 AEUV eine Rechtsgrundlage für die Einsetzung eines nichtständigen Untersuchungsausschusses durch das Europäische Parlament bietet, der – unbeschadet der Zuständigkeiten der nationalen Gerichte oder der Gerichte der Union – mutmaßliche Verstöße gegen das Unionsrecht oder Missstände bei dessen Anwendung prüft, und in der Erwägung, dass es sich dabei um einen wichtigen Bestandteil der Kontrollbefugnisse des Parlaments handelt;

B. in der Erwägung, dass das Parlament am 17. Dezember 2015 auf der Grundlage eines Vorschlags der Konferenz der Präsidenten beschloss, einen Untersuchungsausschuss zur Prüfung der mutmaßlichen Verstöße bei der Anwendung des Unionsrechts im Zusammenhang mit Emissionsmessungen in der Automobilindustrie einzusetzen, der dem Parlament alle Empfehlungen unterbreitet, die er in dieser Sache für notwendig erachtet;

C. in der Erwägung, dass der Untersuchungsausschuss seine Tätigkeit am 2. März 2016 aufgenommen und am 28. Februar 2017 seinen Abschlussbericht mit Erläuterungen zur Methodologie und den Schlussfolgerungen seiner Untersuchung angenommen hat;

D. in der Erwägung, dass der Marktanteil von dieselbetriebenen Personenkraftwagen in der Europäischen Union über die letzten Jahrzehnte hinweg in fast jedem Mitgliedstaat auf mehr als die Hälfte der verkauften Neuwagen angestiegen ist; in der Erwägung, dass diese anhaltende Zunahme des Marktanteils von Dieselfahrzeugen auch das Ergebnis der EU-Klimapolitik ist, da Dieseltechnologie im Hinblick auf CO_2-Emissionen einen Vorteil gegenüber Benzinmotoren bietet; in der Erwägung, dass Dieselmotoren im Vergleich zu Benzinmotoren in der Verbrennungsstufe weit mehr Schadstoffe – abgesehen von CO_2 – mit erheblichen und unmittelbaren schädlichen Auswirkungen auf die öffentliche Gesundheit erzeugen, darunter NO_x, SO_x und Feinstaub; in der Erwägung, dass Technologien zur Einschränkung des Ausstoßes dieser Schadstoffe verfügbar sind und auf dem Markt eingeführt werden;

E. in der Erwägung, dass es moderne Technologien gibt, mit denen die Euro-6-NO_x-Normen für Dieselfahrzeuge auch unter realen Fahrbedingungen und ohne negative Auswirkungen auf die CO_2-Emissionen erfüllt werden können;

F. in der Erwägung, dass bewährte Verfahren aus den USA mit strengeren Emissionsnormen, die für Benzin- und Dieselfahrzeuge gleichermaßen gelten, und strengeren Durchsetzungsmaßnahmen ein Modell darstellen, auf das die EU hinarbeiten sollte;

G. in der Erwägung, dass der Schutz der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt ein gesamtgesellschaftliches Anliegen in gesamtgesellschaftlicher Verantwortung sein sollte und dass in diesem Zusammenhang allen Interessengruppen, einschließlich der Automobilindustrie, eine wichtige Rolle zukommt;

1. beauftragt seinen Präsidenten, gemäß Artikel 198 Absatz 11 seiner Geschäftsordnung

und Artikel 4 Absatz 2 des Beschlusses 95/167/EG die für die Veröffentlichung des Abschlussberichts des Untersuchungsausschusses erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen;

2. fordert den Rat und die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Schlussfolgerungen der Untersuchung und die daraus abgeleiteten Empfehlungen gemäß dem Beschluss 95/167/EG in der Form von konkreten Maßnahmen umgesetzt werden;

3. fordert die Kommission auf, dem Parlament spätestens 18 Monate nach der Annahme dieser Empfehlung und anschließend in regelmäßigen Abständen umfassend über die Folgemaßnahmen Bericht zu erstatten, die die Kommission und die Mitgliedstaaten in Reaktion auf die Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Untersuchungsausschusses ergriffen haben;

4. ersucht seinen Präsidenten, den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, den Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 198 Absatz 13 seiner Geschäftsordnung mit der Überwachung der Weiterbehandlung der Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Untersuchungsausschusses zu beauftragen;

5. ersucht seinen Präsidenten, den Ausschuss für konstitutionelle Fragen mit der Weiterbehandlung der Empfehlungen des Untersuchungsausschusses im Zusammenhang mit den Beschränkungen des Untersuchungsrechts des Parlaments zu beauftragen;

Laborprüfungen und Emissionen unter realen Bedingungen

6. fordert die Kommission auf, ihre interne Struktur dahingehend zu ändern, dass – unter Beachtung des Kollegialitätsprinzips – ein und dasselbe Kommissionsmitglied (und ein und dieselbe Generaldirektion) für die Rechtsvorschriften über Luftqualität und für politische Maßnahmen zur Behandlung der Ursachen von Schadstoffemissionen zuständig ist; fordert eine Aufstockung der personellen und technischen Ressourcen für den Bereich Fahrzeuge, Fahrzeugsysteme und Emissionsminderungstechnologien in der Kommission und eine weitere Verbesserung der internen fachlichen Kompetenz der Gemeinsamen Forschungsstelle;

7. fordert die Kommission zu diesem Zweck auf, ihre interne Struktur zu ändern und die Kompetenzaufteilung dahingehend anzupassen, dass alle legislativen Zuständigkeiten, die im Bereich Fahrzeugemissionen derzeit bei der Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU (GD GROW) liegen, auf die Generaldirektion Umwelt (GD ENV) übertragen werden;

8. fordert die Kommission auf, bei der Gemeinsamen Forschungsstelle für ausreichende personelle Ressourcen, angemessene fachliche Kompetenz und das geeignete Maß an Autonomie zu sorgen und unter anderem Maßnahmen zu treffen, die darauf abzielen, dass einschlägige Erfahrungen mit Fahrzeug- und Emissionstechnologien und Fahrzeugprüfungen innerhalb der Organisation gehalten werden; weist darauf hin, dass die Gemeinsame Forschungsstelle in Verbindung mit dem Vorschlag für eine neue Verordnung über die Marktüberwachung und die Typgenehmigung unter Umständen

zusätzliche Pflichten mit Blick auf die Prüfung der Einhaltung von Anforderungen wahrnehmen muss;

9. fordert, dass alle Prüfungsergebnisse der Gemeinsamen Forschungsstelle im Wege einer Datenbank und in nicht anonymisierter Form umfassend veröffentlicht werden; fordert darüber hinaus, dass das Labor für Fahrzeugemissionen der Gemeinsamen Forschungsstelle einem Aufsichtsgremium Bericht erstattet, das sich unter anderem aus Vertretern der Mitgliedstaaten und von Organisationen für Umwelt- und Gesundheitsschutz zusammensetzt;

10. fordert die beiden Rechtsetzungsinstanzen im Zusammenhang mit der derzeitigen Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf, dafür zu sorgen, dass die Maßnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 14, mit denen bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen des Rechtsakts ergänzt oder geändert werden sollen, im Wege delegierter Rechtsakte angenommen werden, damit eine angemessene Kontrolle durch das Parlament und den Rat sichergestellt und zugleich die Gefahr eingedämmt wird, dass es zu unangemessenen Verzögerungen bei der Verabschiedung dieser Maßnahmen kommt; lehnt die Option eines Erlasses solcher Maßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten nachdrücklich ab;

11. fordert die rasche Verabschiedung des dritten und des vierten Pakets über Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, damit der Regelungsrahmen für das neue Typgenehmigungsverfahren vervollständigt wird, und die rasche Umsetzung dieses Rahmens; erinnert daran, dass Prüfungen der Emissionen unter Realbedingungen (RDE) nur dann die Abweichungen zwischen den im Labor und den auf der Straße gemessenen Emissionen wirksam verringern können, wenn die Spezifikationen der Prüf- und Evaluierungsverfahren sehr sorgfältig ausgearbeitet werden und eine große Bandbreite an Fahrbedingungen abdecken, die sich unter anderem auf Temperatur, Motorlast, Fahrzeuggeschwindigkeit, Höhenlage, Straßenkategorie und andere Parameter beziehen, die beim Fahren in der Union zutage treten können;

12. nimmt die Anfechtungsklage gegen das zweite RDE-Paket zur Kenntnis, die mehrere Städte in der EU mit der Begründung eingereicht haben, die Kommission ändere mit ihrer Verordnung im Wege der Einführung neuer höherer Grenzwerte für NO_x-Emissionen einen wesentlichen Aspekt eines Basisrechtsakts, wodurch sie gegen eine wesentliche Verfahrensvorschrift sowie gegen die Bestimmungen der Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) im Hinblick auf die Begrenzung der zulässigen Stickstoffemissionswerte für Dieselfahrzeuge verstoße;

13. fordert die Kommission nachdrücklich auf – wie im zweiten RDE-Paket vorgesehen –, 2017 den Konformitätsfaktor für RDE-Prüfungen von NO_x-Emissionen zu überprüfen; fordert die Kommission auf, den Konformitätsfaktor künftig jährlich an die technische Entwicklung anzupassen, damit er so schnell wie möglich und so nah wie möglich an den Wert 1 angenähert werden kann und nur noch der Messunsicherheit portabler Emissionsmesssysteme (PEMS) Rechnung getragen wird;

14. fordert die Kommission auf, das geltende Unionsrecht dahingehend zu überprüfen, ob möglicherweise noch – wie es bei den Fahrzeugemissionen der Fall war oder in anderen Bereichen, in denen es ebenso an Bemühungen um die Marktüberwachung mangelt – weitere Fahrzeugsysteme oder Produkte auf der Grundlage ungeeigneter Prüfverfahren

in Verkehr gebracht werden, und geeignete Legislativvorschläge zur Durchsetzung der Binnenmarktstandards zu unterbreiten;

15. fordert die Kommission auf, Vorschläge zur Einführung von Umweltinspektionen auf EU-Ebene zu unterbreiten, mit denen die Einhaltung von umweltorientierten Produktstandards, Emissionsgrenzwerten in Verbindung mit Betriebsgenehmigungen und des EU-Umweltrechts allgemein überwacht wird;

16. fordert die Kommission auf, ihre Arbeit an der Verbesserung der Leistungsfähigkeit von PEMS fortzusetzen, um deren Präzision zu verbessern und ihre Fehlermarge zu verringern; ist der Auffassung, dass die PEMS-Technologie im Hinblick auf Feinstaub in der Lage sein sollte, Partikel mit einer Größe unter 23 Nanometer, die das größte Gefährdungspotenzial für die öffentliche Gesundheit bergen, zu erfassen;

17. ist der Auffassung, dass die von der Kommission am 30. Mai 2016 verabschiedeten horizontalen Vorschriften über die Einrichtung und Tätigkeit von Expertengruppen der Kommission beispielsweise mit Blick auf das Erfordernis aussagekräftiger und vollständiger Sitzungsprotokolle eine Verbesserung gegenüber den vorherigen Vorschriften darstellen; fordert die Kommission auf, diese Vorschriften dahingehend zu überarbeiten, dass die Bestimmungen über die ausgewogene Zusammensetzung von Expertengruppen gestärkt werden; fordert die Kommission auf, die (aktualisierten) horizontalen Vorschriften akkurat und unverzüglich durchzusetzen und dem Parlament und dem Rat über die Bewertung der Umsetzung dieser Vorschriften Bericht zu erstatten;

18. fordert, dass die Teilnehmerlisten und Sitzungsprotokolle von Ausschüssen wie dem Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge (TCMV) und Expertengruppen der Kommission wie der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ oder der Arbeitsgruppe „Emissionen leichter Nutzfahrzeuge unter realen Fahrbedingungen“ öffentlich zugänglich gemacht werden;

19. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, den Zugang ihrer nationalen Parlamente zu Unterlagen der Sitzungen des Technischen Ausschusses – Kraftfahrzeuge (TCMV) transparenter zu gestalten;

20. fordert die Kommission auf, die bestehenden Strategien zur Archivierung und Speicherung von Informationen grundlegend zu überarbeiten und dafür zu sorgen, dass Vermerke, die Kommunikation zwischen den Dienststellen, Entwürfe und der informelle Austausch zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten, dem Rat und ihren Vertretern standardmäßig archiviert werden; missbilligt die Lücken in den öffentlichen Aufzeichnungen, die darauf zurückzuführen sind, dass viel zu wenige Unterlagen für die Archivierung vorgesehen sind, weshalb aktiv eingegriffen werden muss, damit Unterlagen archiviert werden;

Abschalteinrichtungen

21. ist der Auffassung, dass durch das RDE-Verfahren die Gefahr der Verwendung von Abschalteinrichtungen zwar verringert, der etwaige Rückgriff auf rechtswidrige Praktiken aber nicht vollständig verhindert wird; empfiehlt daher, dass in Übereinstimmung mit der Vorgehensweise der US-amerikanischen Behörden ein

gewisses Maß an Unvorhersehbarkeit in die Typgenehmigungsprüfung und die Konformitätsprüfung im Betrieb integriert wird, sodass etwaige Regelungslücken nicht ausgenutzt werden können und dafür gesorgt wird, dass das Fahrzeug während seiner gesamten Lebensdauer die Vorgaben erfüllt; begrüßt in diesem Zusammenhang das für bereits auf dem Markt befindliche Fahrzeuge geltende Prüfprotokoll zur Entdeckung von Abschalteinrichtungen, das in die von der Kommission am 26. Januar 2017 angenommenen „Leitlinien für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien und des Vorhandenseins von Abschalteinrichtungen“ aufgenommen wurde; erwartet, dass die staatlichen Stellen der Mitgliedstaaten dieses Protokoll im Rahmen ihrer Tätigkeiten zur Marktüberwachung rasch anwenden und die empfohlenen Fahrzeugprüfungen mit unvorhersehbaren Schwankungen der Standard-Prüfbedingungen wie zum Beispiel der Umgebungstemperatur, der Geschwindigkeitsmuster, der Fahrzeugbeladung und der Prüfdauer vornehmen, was zu „Überraschungsprüfungen“ führen kann;

22. stellt mit Besorgnis fest, dass die offizielle Prüfung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen auch künftig auf ein Prüfverfahren unter Laborbedingungen (WLTP) beschränkt sein wird, sodass die rechtswidrige Verwendung von Abschalteinrichtungen weiterhin möglich sein wird und unter Umständen unentdeckt bleibt; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, Systeme zur Fernüberwachung des Fahrzeugbestands – mithilfe straßenseitiger Fernmesseinrichtungen und/oder fahrzeugseitiger Sensoren – zur Prüfung der Umweltleistung des in Betrieb befindlichen Fahrzeugbestands und zur Aufdeckung etwaiger rechtswidriger Praktiken, die zu anhaltenden Abweichungen zwischen der Leistung auf dem Papier und in der Realität führen könnten, einzurichten;

23. fordert die Kommission auf, der Frage genauer nachzugehen, warum die strengeren Bestimmungen über Abschalteinrichtungen der Rechtsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge nicht in die Rechtsvorschriften für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge aufgenommen wurden;

24. fordert die Kommission auf, intern der Anschuldigung nachzugehen, wonach die Forschungsergebnisse der Gemeinsamen Forschungsstelle und die in den Kommissionsdienststellen im Zusammenhang mit etwaigen rechtswidrigen Praktiken der Hersteller erörterten Bedenken zu keinem Zeitpunkt die oberen Hierarchieebenen erreicht hätten; fordert die Kommission auf, dem Parlament ihre Schlussfolgerungen mitzuteilen;

25. ist der Ansicht, dass innerhalb der Kommission ein klarer Meldemechanismus eingerichtet werden sollte, mit dem sichergestellt wird, dass alle einschlägigen Hierarchieebenen in der Kommission in Kenntnis gesetzt werden, wenn die Gemeinsame Forschungsstelle eine Nichtübereinstimmung feststellt;

26. fordert die Kommission auf, die Gemeinsame Forschungsstelle damit zu beauftragen, in Zusammenarbeit mit den einzelstaatlichen Behörden und unabhängigen Forschungseinrichtungen weitere Untersuchungen zu dem auffälligen Emissionsverhalten durchzuführen, das im August 2016 bei verschiedenen Fahrzeugen festgestellt wurde;

27. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Automobilhersteller im Zusammenhang mit der kürzlich für sie eingeführten Pflicht, ihre standardmäßigen und ihre zusätzlichen

Emissionsminderungsstrategien offenzulegen, anzuweisen, bei Prüfungen festgestelltes anormales Emissionsverhalten von Fahrzeugen zu erklären und das Erfordernis nachzuweisen, wenn sie die Ausnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 anwenden wollen; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Ergebnisse ihrer Untersuchungen und die technischen Prüfdaten der Kommission und dem Parlament zur Verfügung zu stellen;

28. fordert die Kommission auf, die Durchsetzung der Ausnahmen von der Verwendung von Abschalteinrichtungen in den Mitgliedstaaten streng zu überwachen; begrüßt in diesem Zusammenhang die in den Leitlinien der Kommission vom 26. Januar 2017 aufgeführte Methode für die technische Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien; fordert die Kommission auf, gegebenenfalls Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten;

Typgenehmigung und Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge

29. fordert im Interesse der Verbraucher und des Umweltschutzes, dass der Vorschlag für eine Verordnung über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (2016/0014(COD)), mit der die geltende Rahmenrichtlinie zur Typgenehmigung ersetzt wird, zügig angenommen wird, damit die Verordnung spätestens 2020 in Kraft treten kann; ist der Auffassung, dass zumindest die Zielvorgaben des ursprünglichen Kommissionsvorschlags – insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung einer EU-Aufsicht über das System – beibehalten werden müssen, wenn das EU-System verbessert werden soll; ist außerdem der Ansicht, dass im Rahmen der interinstitutionellen Verhandlungen über das Dossier das Ziel verfolgt werden sollte, ein umfassenderes und besser abgestimmtes System für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung zu schaffen, das eine EU-Aufsicht, gemeinsame Prüfungen und die Zusammenarbeit mit und zwischen den einzelstaatlichen Behörden vorsieht;

30. vertritt die Auffassung, dass nur mit einer strengeren Kontrolle auf EU-Ebene sichergestellt werden kann, dass die EU-Rechtsvorschriften über Fahrzeuge ordnungsgemäß durchgesetzt werden und die Marktüberwachung in der EU wirksam und effizient wahrgenommen wird; fordert die Kommission auf, für die umfassende und einheitliche Umsetzung des neuen Rahmens für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung Sorge zu tragen, die Arbeit der einzelstaatlichen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden zu koordinieren und bei Meinungsverschiedenheiten zu schlichten;

31. fordert eine deutliche Stärkung der Marktüberwachung auf der Grundlage unmissverständlich festgelegter Vorschriften und einer eindeutigeren Aufteilung der Zuständigkeiten im neuen EU-Rahmen für die Typgenehmigung, damit ein verbessertes, wirksames und funktionelles System geschaffen wird;

32. ist der Ansicht, dass die EU-Aufsicht im neuen Rahmen für eine EU-Typgenehmigung die erneute Prüfung – in angemessenem Umfang – von bereits auf dem Markt angebotenen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten umfassen sollte, sodass festgestellt werden kann, ob diese der Typgenehmigung und dem geltenden Recht entsprechen, und vertritt die Auffassung, dass hierfür eine große Bandbreite an Tests auf der Grundlage statistisch aussagekräftiger Stichproben herangezogen werden sollte und Korrekturmaßnahmen

wie zum Beispiel der Rückruf von Fahrzeugen, der Entzug der Typgenehmigung und die Verhängung von Bußgeldern eingeleitet werden sollten; hält in diesem Zusammenhang das Fachwissen der Gemeinsamen Forschungsstelle für hilfreich;

33. fordert in diesem Zusammenhang, dass eine europäische Agentur für Fahrzeugüberwachung geschaffen wird;

34. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die US-amerikanische Praxis der Stichprobenkontrollen von Fahrzeugen, die unmittelbar aus der Produktion kommen oder sich im Fahrbetrieb befinden, zu bewerten und die erforderlichen Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Verbesserung ihrer Marktüberwachungstätigkeiten zu ziehen;

35. schlägt vor, dass im Falle von Personenkraftwagen an mindestens 20 % der neuen Modelle, die in einem Jahr in der Union in Verkehr gebracht werden, sowie an einer repräsentativen Anzahl älterer Modelle stichprobenartige Marktüberwachungsprüfungen, darunter solche mit unbestimmten Prüfprotokollen, durchgeführt werden, damit festgestellt werden kann, ob die Fahrzeuge unter realen Fahrbedingungen die EU-Rechtsvorschriften über Sicherheit und Umweltschutz erfüllen; ist der Ansicht, dass bei der Auswahl der auf Unionsebene zu prüfenden Fahrzeuge begründeten Beanstandungen nachgegangen werden sollte und Prüfungen durch Dritte, Fernmessdaten, Berichte über regelmäßige technische Prüfungen und andere Informationen berücksichtigt werden sollten;

36. weist darauf hin, dass die zuständigen nationalen Behörden die Konformität von Fahrzeugen aus der Produktion und im Betrieb systematisch durchsetzen müssen und dass es dabei der Abstimmung und der Überwachung auf EU-Ebene bedarf; ist der Ansicht, dass die Konformität von Fahrzeugen aus der Produktion und im Betrieb nicht von dem technischen Dienst überprüft werden sollte, der für die Typgenehmigung des betreffenden Fahrzeugs verantwortlich ist, und dass die unternehmenseigenen technischen Dienste keine Emissionsprüfungen für Typgenehmigungszwecke vornehmen sollten; fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, ein für alle Mal zu klären, welche Behörde in ihrem Hoheitsgebiet für die Marktüberwachung verantwortlich ist, dafür zu sorgen, dass sich diese Behörde ihrer Zuständigkeiten bewusst ist, und der Kommission die entsprechenden Informationen zu übermitteln; ist der Ansicht, dass eine wesentlich engere Zusammenarbeit und ein vermehrter Informationsaustausch zwischen den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten und der Kommission – unter anderem mit Blick auf die nationalen Marktüberwachungspläne – die Qualität der Marktüberwachung in der EU insgesamt verbessern und die Kommission in die Lage versetzen werden, Schwachstellen in den nationalen Marktüberwachungssystemen zu ermitteln;

37. ist der Ansicht, dass eine verstärkte Abstimmung und ein vermehrter Austausch zwischen Typgenehmigungsbehörden und der Kommission in Form eines von der Kommission geleiteten Forums dazu beitragen werden, bewährte Verfahren zu fördern, die auf eine wirksame und einheitliche Anwendung der Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsvorschriften abzielen;

38. ist der Ansicht, dass die Möglichkeit, die Ergebnisse der Typgenehmigung einschließlich der Daten der Ausrolltests unabhängig umfassend überprüfen zu lassen,

die Wirksamkeit des Rahmens verbessern wird, und vertritt die Auffassung, dass die betreffenden Daten den jeweiligen Beteiligten zur Verfügung stehen sollten;

39. fordert die Einrichtung einer Gebührenstruktur, mit der für die angemessene und unabhängige Finanzierung der Typgenehmigung, der Marktüberwachung und der Arbeit der technischen Dienste gesorgt wird; ist der Ansicht, dass den Typgenehmigungsbehörden die Aufgabe übertragen werden sollte, die zwischen Automobilherstellern und Zulieferern einerseits und technischen Diensten andererseits bestehenden kommerziellen und wirtschaftlichen Beziehungen zu überprüfen, damit Interessenkonflikte verhindert werden;

40. verweist auf das US-amerikanische Typgenehmigungssystem, bei dem die Gebühren, die bei den Herstellern zur Deckung der Kosten von Zertifizierungs- und Konformitätsprogrammen erhoben werden, an das US-Finanzministerium abgeführt werden und der US-Kongress im Gegenzug der nationalen Umweltschutzbehörde (EPA) Mittel zur Umsetzung ihrer Programme zuweist, da dieses System als Modell dienen und sich für die Stärkung der Unabhängigkeit des EU-Systems als zweckdienlich erweisen könnte;

41. fordert die Kommission und die beiden Rechtsetzungsinstanzen auf, auch die Einführung von Prüfungen mittels PEMS oder von Konformitätsprüfungen im Betrieb – zumindest als Auswahlprüfung – zu erwägen und der Gemeinsamen Forschungsstelle im Zusammenhang mit dem neuen Rahmen für die Typgenehmigung ein Mandat für die Durchführung von Konformitätsprüfungen im Betrieb mittels PEMS zu erteilen;

42. fordert die beiden Rechtsetzungsinstanzen auf, in den zu erlassenden Rechtsvorschriften über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen ein EU-weites Fernmessungsnetz vorzusehen, um die realen Emissionen des Fahrzeugbestands zu überwachen und Fahrzeuge mit übermäßigem Schadstoffausstoß zu ermitteln, sodass gezielt Konformitätsprüfungen im Betrieb vorgenommen und Fahrzeuge ausfindig gemacht werden können, die möglicherweise durch Manipulationen an der Hardware (z. B. Abschalteinrichtungen für Abgasrückführungssysteme, Ausbau der Dieselpartikelfilter oder der selektiven katalytischen Reduktion (SCR)) oder der Software (illegales Chip-Tuning) rechtswidrig modifiziert wurden;

43. fordert die Kommission auf, die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, die ihr in Artikel 17 der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern übertragen wurde, auszuüben, um die Prüfmethoden der regelmäßigen technischen Prüfung von Fahrzeugen mit dem Ziel zu aktualisieren, dass die NO_x-Emissionen von Fahrzeugen gemessen werden;

44. ist der Ansicht, dass Typgenehmigungsbehörden, Marktüberwachungsbehörden und technische Dienste ihre Aufgaben wahrnehmen sollten; vertritt deshalb die Auffassung, dass sie ihr Kompetenzniveau erheblich und kontinuierlich verbessern sollten, und fordert zu diesem Zweck die Einführung regelmäßiger unabhängiger Prüfungen ihrer Befähigung;

45. fordert die Kommission auf, der Frage nachzugehen, ob Hersteller verpflichtet werden sollten, der Kommission mitzuteilen, welchen technischen Dienst sie gewählt haben, damit die Kommission vollumfänglich über den Sachstand informiert ist;

46. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Automobilhersteller zu verpflichten, ihre Emissionsstrategien gegenüber den Typgenehmigungsbehörden offenzulegen und zu begründen, wie es bei schweren Nutzfahrzeugen bereits der Fall ist;

47. fordert die Mitgliedstaaten auf, zu prüfen, ob die von den Herstellern vorgeschlagenen „Standardlösungen“ für die Reparatur von mit betrügerischen Systemen ausgestatteten Fahrzeugen tatsächlich den Rechtsvorschriften über Emissionen genügen, und fordert Stichprobenkontrollen bei den neuen reparierten Fahrzeugen;

Durchsetzung und Sanktionen

48. fordert, dass die Vorschriften über Fahrzeugemissionen in der EU strenger und wirksamer durchgesetzt werden; schlägt vor, dass die Verwaltungsstruktur im Bereich der Fahrzeugemissionen unverzüglich reformiert und mit den anderen Verkehrssektoren in Einklang gebracht wird;

49. weist darauf hin, dass die Vorschriften über die Emissionsmessung festgelegt wurden, um eine bessere Luftqualität zu bewirken, die in der Vergangenheit einerseits aufgrund der mangelhaften Rechtsdurchsetzung und andererseits aufgrund der Manipulationen einiger Automobilhersteller nicht erreicht werden konnte; ist der Auffassung, dass die betreffenden Behörden bei der Beurteilung, ob das angestrebte Ziel erreicht wurde, die Fahrzeugemissionen und die Daten zur Entwicklung der Luftqualität heranziehen sollten;

50. schlägt vor, einen Rahmen für eine dauerhafte internationale Zusammenarbeit mit den Vereinigten Staaten (Umweltschutzbehörde EPA) im Bereich Emissionen zu schaffen, die auf den Austausch von Informationen und die Durchführung gemeinsamer Überwachungsmaßnahmen abzielt; weist darauf hin, dass es bereits entsprechende Maßnahmen für andere Produkte in der EU gibt;

51. fordert die Kommission nachdrücklich auf, Vertragsverletzungsverfahren gegen die Mitgliedstaaten einzuleiten, die den geltenden Rechtsvorschriften nicht nachgekommen sind und keine wirksame Marktüberwachung und nationale Sanktionsregelungen für Verstöße gegen das EU-Recht eingeführt haben;

52. schlägt vor, dass die Kommission ermächtigt werden sollte, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Bußgelder gegen Fahrzeughersteller zu verhängen sowie Abhilfe- und Korrekturmaßnahmen anzuordnen, wenn die Nichtübereinstimmung von Fahrzeugen dieser Hersteller festgestellt wird; ist der Auffassung, dass die etwaigen Sanktionen den Entzug der Typgenehmigung und die Einleitung EU-weiter Rückrufaktionen umfassen sollten;

53. vertritt die Ansicht, dass die Mitgliedstaaten die durch diese Bußgelder eingenommenen Finanzmittel einbehalten sollten, um Wiedergutmachungszahlungen für Personen, die von den negativen Auswirkungen des Verstoßes betroffen sind, leisten und sonstige derartige Maßnahmen zugunsten der Verbraucher oder gegebenenfalls Umweltschutzmaßnahmen innerhalb der Mitgliedstaaten einleiten zu können;

54. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen von Herstellern gegen die Bestimmungen der

Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verhängt werden, wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind und der Kommission zügig mitgeteilt werden;

55. fordert die Mitgliedstaaten auf, als Reaktion auf den Emissionsmanipulationsskandal entschlossenere Maßnahmen zu ergreifen; fordert die Mitgliedstaaten und ihre Typgenehmigungsbehörden auf, die von den Automobilherstellern offenzulegenden Angaben über standardmäßige und zusätzliche Emissionsminderungsstrategien bei bereits typgenehmigten Euro-5- und Euro-6-Fahrzeugen, für die in Prüfungen ein anormales Emissionsverhalten festgestellt wurde, zu analysieren und die Übereinstimmung mit den von der Kommission erstellten Leitlinien zur Auslegung der Bestimmungen über Abschalteinrichtungen zu überprüfen; fordert die Mitgliedstaaten auf, im Falle der Nichtübereinstimmung die zur Verfügung stehenden Sanktionen – darunter verpflichtende Rückrufaktionen und den Entzug von Typgenehmigungen – anzuwenden; fordert die Kommission auf, für ein EU-weit koordiniertes Vorgehen bei Rückrufaktionen zu sorgen;

56. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, den betroffenen Fahrzeughaltern mitzuteilen, ob ihre Fahrzeuge repariert werden müssen oder nicht, sowie sie über die sich aus der Reparatur ergebenden rechtlichen Konsequenzen mit Blick auf die Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften über Emissionen, die Pflichten in Bezug auf die technische Inspektion der Fahrzeuge, die Besteuerung, die sich aus einer etwaigen Neueinstufung des Fahrzeugs ergebenden Konsequenzen usw. zu unterrichten;

57. stellt fest, dass nur schwerlich Erkundigungen über Sanktionen in den Mitgliedstaaten eingezogen werden können, da es keine Statistiken auf nationaler Ebene gibt; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, regelmäßig einschlägige Statistiken zu erstellen;

58. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, europäische Umsetzungsmechanismen wie das Gemeinschaftsnetz für die Anwendung und Durchsetzung des gemeinschaftlichen Umweltrechts (IMPEL) zu stärken;

Verbraucherrechte

59. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür Sorge zu tragen, dass Verbrauchern detaillierte und nachvollziehbare Informationen über die im Rahmen von Rückrufprogrammen und Wartungsinspektionen vorgenommenen Änderungen zur Verfügung stehen, damit die Transparenz für die Verbraucher und das Vertrauen in den Fahrzeugmarkt gestärkt werden;

60. betont, dass Fahrzeuge nach dem Rückruf den rechtlichen Anforderungen in den Rechtsvorschriften der EU entsprechen müssen; weist außerdem darauf hin, dass nicht nur Rückrufprogramme, sondern auch andere Formen der Reparatur in Erwägung gezogen werden sollten; fordert die Kommission zu diesem Zweck auf, die geltenden EU-Verbraucherschutzbestimmungen zu bewerten und gegebenenfalls Vorschläge zu unterbreiten;

61. betont, dass Verbrauchern realistische, präzise und belastbare Informationen zum Kraftstoffverbrauch und zum Schadstoffausstoß ihres Fahrzeugs bereitgestellt werden müssen, damit sie stärker sensibilisiert und im Hinblick auf eine fundierte Entscheidung

beim Fahrzeugkauf unterstützt werden; fordert die EU auf, Verbrauchern Informationen über die Emission von Schadstoffen wie beispielsweise NO_x und Feinstaub zur Verfügung zu stellen;

Umweltfreundliche Fahrzeuge

62. fordert die Kommission und die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten auf, sich uneingeschränkt einer Strategie für emissionsarme Mobilität zu verschreiben und diese Strategie umzusetzen;

63. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Wirksamkeit der derzeit in Städten bestehenden Umweltzonen zu bewerten und dabei zu berücksichtigen, dass die Euro-Normen für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge nicht den realen Emissionen entsprechen, und der Frage nachzugehen, welche Vorteile die Einführung einer Kennzeichnung oder Norm für extrem emissionsarme Fahrzeuge, die die Emissionsgrenzwerte unter realen Fahrbedingungen einhalten, mit sich bringen würde;

64. fordert die Kommission und die beiden Rechtsetzungsinstanzen auf, bei ihren Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit von Fahrzeugen einen besser integrierten Ansatz zu verfolgen, um Fortschritte bei der Verringerung der CO_2-Emissionen und der Verwirklichung der Luftqualitätsziele zu erreichen, indem sie beispielsweise den Übergang zu elektrischen oder alternativen Antriebskonzepten im Kraftfahrzeugbestand fördern;

65. fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu überprüfen und einen Entwurf einer Verordnung über CO_2-Normen für jene Kraftfahrzeuge vorzulegen, die ab 2025 auf den Markt kommen, wobei Bestimmungen über emissionsfreie Fahrzeuge (ZEV) und extrem emissionsarme Fahrzeuge (ULEV) aufzunehmen sind, durch die der Anteil von emissionsfreien und extrem emissionsarmen Fahrzeugen am Gesamtbestand verpflichtend schrittweise erhöht wird und die Neuzulassungen von CO_2 ausstoßenden Fahrzeugen im Gegenzug bis 2035 nach und nach auf Null zurückgefahren werden;

66. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Wege der Anschaffung von emissionsfreien und extrem emissionsarmen Fahrzeugen durch die öffentlichen Behörden – entweder für ihren eigenen Bestand oder für (halb-)öffentliche Car-Sharing-Programme – den Umweltschutz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu fördern;

67. fordert die Kommission auf, die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Emissionsgrenzwerte zu überprüfen, damit die Luftqualität in der Union verbessert wird und die EU-Luftqualitätsgrenzwerte sowie die von der WHO empfohlenen Werte erreicht werden, und gegebenenfalls bis spätestens 2025 Vorschläge für neue technologieneutrale Euro-7-Emissionsgrenzwerte vorzulegen, die für alle in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge der Kategorien M1 und N1 gelten;

68. ersucht die Kommission, die Überprüfung der Umwelthaftungsrichtlinie (2004/35/EG) dahingehend in Betracht zu ziehen, dass Umweltschäden aufgenommen werden, die auf die Luftverschmutzung zurückgehen, die von den Verstößen der Fahrzeughersteller gegen die Fahrzeugemissionsvorschriften der EU verursacht wird; ist der Ansicht, dass

mehr Vorsorge und Vorbeugung zu erwarten wäre, wenn Automobilhersteller finanziell für die Behebung der von ihnen verursachten Umweltschäden zur Verantwortung gezogen werden könnten;

Befugnisse und Grenzen des Untersuchungsausschusses

69. fordert den Rat und die Kommission nachdrücklich auf, sich für einen zeitnahen Abschluss der Verhandlungen über den Vorschlag des Parlaments für eine Verordnung des Europäischen Parlaments über Einzelheiten der Ausübung des Untersuchungsrechts des Europäischen Parlaments und zur Aufhebung des Beschlusses 95/167/EG einzusetzen;

70. ist der Auffassung, dass es für die Ausübung der demokratischen Kontrolle über die Exekutive von entscheidender Bedeutung ist, dass dem Parlament Untersuchungsbefugnisse übertragen werden, die jenen der einzelstaatlichen Parlamente in der EU entsprechen; ist der Ansicht, dass das Parlament nur dann diese Rolle der demokratischen Aufsicht übernehmen kann, wenn es befugt ist, Zeugen zu laden und zum Erscheinen zu verpflichten sowie die Herausgabe von Unterlagen zu erzwingen; ist der Ansicht, dass es zur Ausübung dieser Befugnisse erforderlich ist, dass die Mitgliedstaaten im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften über nationale parlamentarische Untersuchungen der Verhängung von Sanktionen gegen Einzelpersonen zustimmen, wenn diese nicht erscheinen oder die Herausgabe von Unterlagen verweigern; bekräftigt, dass das Parlament den 2012 in dem diesbezüglichen Bericht festgelegten Standpunkt unterstützt;

71. ist der Ansicht, dass die Befugnisse der Untersuchungsausschüsse des Parlaments besser an diejenigen der nationalen Parlamente angeglichen werden sollten, damit insbesondere Einzelpersonen wirksam geladen und beteiligt und im Falle einer Verweigerung der Zusammenarbeit Sanktionen verhängt werden können; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die diesbezüglichen Bestimmungen in dem derzeitigen Vorschlag des Parlaments zu unterstützen;

72. fordert die Kommission auf, den Verhaltenskodex für Kommissionsmitglieder unverzüglich dahingehend zu überarbeiten, dass Bestimmungen über die Rechenschaftspflicht ehemaliger Kommissionsmitglieder aufgenommen werden, die für die Untersuchung eines Untersuchungsausschusses im Zusammenhang mit politischen Entscheidungen und Rechtsetzungstätigkeiten, die während der Amtszeit der Kommissionsmitglieder erfolgten, gelten;

73. ersucht die Kommission, den Zeitraum zwischen dem Beschluss des Plenums über die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses und der tatsächlichen Aufnahme seiner Tätigkeit dafür zu nutzen, erste Unterlagen zum Mandat des Untersuchungsausschusses vorzubereiten, damit Informationen schneller bereitgestellt werden können und so die Arbeit des Untersuchungsausschusses von Beginn an erleichtert wird; ist vor diesem Hintergrund der Ansicht, dass die für die Kommission geltenden Bestimmungen über die Archivierung und Übermittlung von Unterlagen überarbeitet und verbessert werden sollten, um künftige Anfragen zu erleichtern;

74. schlägt vor, dass insbesondere dann, wenn mehrere Generaldirektionen involviert sind, in der Kommission eine einzige Anlaufstelle für die Beziehungen zu den

Untersuchungsausschüssen des Parlaments eingerichtet wird, sodass einerseits der Informationsfluss erleichtert und andererseits auf den bereits etablierten bewährten Verfahren aufgebaut werden kann;

75. weist darauf hin, dass die Kommission und der Rat in mehreren aktuellen Untersuchungs- und Sonderausschüssen die angeforderten Unterlagen mitunter gar nicht oder erst nach langer Verzögerung vorgelegt haben; ist der Auffassung, dass ein Rechenschaftsmechanismus geschaffen werden muss, damit die Unterlagen, die vom Untersuchungsausschuss oder vom Sonderausschuss angefordert werden und zu deren Einsicht diese Ausschüsse berechtigt sind, unmittelbar und in jedem Fall an das Parlament übermittelt werden;

76. fordert die Kommission auf, ihre Fähigkeiten zu verbessern, damit sie die von Untersuchungsausschüssen sowie von Journalisten und Bürgern gestellten Anträge auf die Herausgabe von Unterlagen gemäß den jeweils geltenden Regeln für den Zugang zu Unterlagen zeitnah und in ausreichender Qualität bearbeiten kann; fordert die Kommission nachdrücklich auf, diese Unterlagen in ihrem ursprünglichen Format herauszugeben sowie auf zeitaufwendige und potenziell inhaltsverändernde Formatänderungen und Formatkonvertierungen zu verzichten; ersucht die Kommission außerdem, dafür zu sorgen, dass in maschinenlesbaren Formaten gespeicherte Informationen wie zum Beispiel Datenbanken auch in einem maschinenlesbaren Format herausgegeben werden;

77. weist darauf hin, dass die Entscheidung, ob die angeforderten Informationen für die Ausschusstätigkeit relevant sind, einzig und allein dem Untersuchungsausschuss zusteht; stellt fest, dass der Adressat einer solchen Anforderung von Unterlagen dieser Entscheidung nicht vorgreifen sollte; fordert die Kommission auf, dieser Zuständigkeit in ihren Leitlinien über den Zugang zu angeforderten Unterlagen angemessen Rechnung zu tragen;

78. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, ihren rechtlichen Verpflichtungen gegenüber den Untersuchungsausschüssen nach Maßgabe des Beschlusses 95/167/EG und insbesondere dessen Artikel 3 nachzukommen; ersucht sie angesichts der erheblichen Verzögerungen bei der Beantwortung von Anfragen außerdem, die Untersuchungsausschüsse unter Einhaltung des Grundsatzes der loyalen Zusammenarbeit gemäß Artikel 4 Absatz 3 AEUV zu unterstützen;

79. fordert die Mitgliedstaaten, die nationale Untersuchungen zu Schadstoffemissionen von Personenkraftwagen durchgeführt haben, auf, der Kommission und dem Parlament unverzüglich die vollständigen Datensätze und Ergebnisse ihrer Untersuchungen zu übermitteln;

80. ist der Auffassung, dass die erste Phase des Mandats des Ausschusses vor Beginn der öffentlichen Anhörungen der Erhebung und Auswertung von schriftlichen Beweismitteln gewidmet sein sollte; hält es für angebracht, zwischen dem Ende der Anhörungen und der Ausarbeitung des Abschlussberichts eine „Bedenkzeit“ vorzusehen, damit die Beweiserhebung abgeschlossen werden kann und die Beweise angemessen ausgewertet und vollständig in den Bericht aufgenommen werden können;

81. ist der Auffassung, dass die Obergrenze von 12 Monaten für das Bestehen von

Untersuchungsausschüssen willkürlich und häufig nicht ausreichend ist; vertritt die Ansicht, dass die Mitglieder des Untersuchungsausschusses am besten beurteilen können, ob und um welchen Zeitraum eine Untersuchung verlängert werden sollte;

82. stellt fest, dass in Artikel 198 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments genauer festgelegt sein sollte, ab welchem Zeitpunkt ein Untersuchungsausschuss als eingerichtet gilt; ist der Ansicht, dass im Wege ausreichender Flexibilität sichergestellt werden sollte, dass genügend Zeit für die Untersuchung zur Verfügung steht; fordert, dass ein Untersuchungsausschuss erst dann seine Tätigkeit aufnimmt, wenn die EU-Organe die angeforderten Unterlagen übermittelt haben;

83. ist der Auffassung, dass in künftigen Mandaten nicht unbedingt ein Zwischenbericht vorgesehen werden sollte, damit den endgültigen Schlussfolgerungen der Untersuchung nicht vorgegriffen wird;

84. ist der Auffassung, dass Untersuchungsausschüsse künftig anders organisiert werden sollten, damit bei der Organisation und Durchführung der Ausschusstätigkeit und insbesondere während der öffentlichen Anhörungen für mehr Effizienz und Wirksamkeit gesorgt ist;

85. betont, dass sich die internen Verwaltungsvorschriften des Parlaments an der gängigen Praxis von ständigen Ausschüssen orientieren und daher für den befristeten Ad-hoc-Charakter von Untersuchungsausschüssen, die ihre Tätigkeit unter ungewöhnlicheren Umständen mit sehr spezifischem Aufgabenbereich und in einem zeitlich begrenzten Rahmen ausüben, häufig nicht geeignet sind; ist daher der Auffassung, dass mit der Erarbeitung klar definierter Vorschriften über die wirksame Arbeitsweise von Untersuchungsausschüssen dahingehend, dass beispielsweise für eine faire politische Vertretung bei Anhörungen und Missionen gesorgt ist, die Effizienz gesteigert werden könnte; sieht die Gefahr, dass in Untersuchungsausschüssen aufgrund finanzieller Zwänge möglicherweise nicht alle Sachverständigen gehört werden können, deren Anhörung für die Erfüllung der Aufgaben des Ausschusses als notwendig erachtet wird; ist der Ansicht, dass die internen Genehmigungsfristen für Anhörungen und Missionen flexibler gestaltet werden sollten;

86. ist der Auffassung, dass Untersuchungsausschüsse über bevorzugten Zugang und gesonderte Ressourcen innerhalb der jeweiligen parlamentarischen Dienste verfügen sollten, damit letztere in die Lage versetzt werden, insbesondere die Anforderungen von Studien, Briefings usw. innerhalb der festgesetzten Fristen zu behandeln;

87. stellt fest, dass die geltenden Vorschriften über den Zugang zu Verschlusssachen und sonstigen vertraulichen Informationen, die dem Parlament vom Rat, der Kommission oder den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit einer Untersuchung zur Verfügung gestellt werden, keine vollständige Rechtssicherheit schaffen, sondern im Allgemeinen so ausgelegt werden, dass akkreditierte parlamentarische Assistenten (APA) keine nicht als Verschlusssache eingestuften „sonstigen vertraulichen Informationen“ in einem gesicherten Lesesaal einsehen und prüfen dürfen; weist darauf hin, dass diese Vorschrift nach Ansicht mehrerer Mitglieder einer wirksamen und gründlichen Einsichtnahme in solche Unterlagen innerhalb des beschränkten Zeitrahmens, der Untersuchungsausschüssen zur Verfügung steht, im Wege steht und dass der Sonderausschuss TAXE 2, während dessen Bestehens der Zugang für APA

vorübergehend und ausnahmsweise genehmigt wurde, diese Ressourcen umfassender und wirksamer nutzen konnte; fordert daher, dass im Rahmen einer Neuverhandlung der Interinstitutionellen Vereinbarung eine klar formulierte Bestimmung eingeführt wird, mit der das Recht von APA – in ihrer Unterstützungsfunktion für die Mitglieder – auf den Zugang zu Unterlagen auf der Grundlage des Prinzips der erforderlichen Kenntnisnahme sichergestellt wird; fordert die betreffenden Stellen auf, die Neuverhandlung in dieser Sache zu beschleunigen, damit die Wirksamkeit und die Effizienz von zukünftigen und laufenden parlamentarischen Untersuchungen nicht beeinträchtigt werden;

°

° °

88. beauftragt seinen Präsidenten, diese Empfehlung und den Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses dem Rat, der Kommission sowie den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.