



Plenarhandling

B8-0177/2017

2.3.2017

EUROPAPARLAMENTETS FÖRSLAG TILL REKOMMENDATION TILL RÅDET OCH KOMMISSIONEN

med beaktande av artikel 198.12 i arbetsordningen

som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin
(2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
för undersökningskommittén beträffande utsläppsmätningar i bilindustrin

Europaparlamentets förslag till rekommendation till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin (2016/2908(RSP))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av artikel 226 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget),
- med beaktande av Europaparlamentets, rådets och kommissionens beslut 95/167/EG, Euratom, EKSG av den 19 april 1995 om närmare föreskrifter för utövandet av Europaparlamentets undersökningsrätt¹,
- med beaktande av parlamentets beslut (EU) 2016/34 av den 17 december 2015 om tillsättning av en undersökningskommitté beträffande utsläppsmätningar i bilindustrin och fastställande av dess ansvarsområden, antal ledamöter och mandatperiod²,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon³,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon⁴,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa⁵,
- med beaktande av sin resolution av den 27 oktober 2015 om utsläppsmätningar i bilindustrin⁶,
- med beaktande av sin resolution av den 13 september 2016 om undersökningen av utsläppsmätningar i bilindustrin (interimsbetänkande)⁷,
- med beaktande av slutrapporten från undersökningskommittén beträffande utsläppsmätningar i bilindustrin (A8-XXXX/2016),

¹ EUT L 113, 19.5.1995, s. 1.

² EUT L 10, 15.1.2016, s. 13.

³ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁴ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁵ EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.

⁶ Antagna texter, P8_TA(2015)0375.

⁷ Antagna texter, P8_TA(2016)0322.

- med beaktande av förslaget till rekommendation från undersökningskommittén beträffande utsläppsmätningar i bilindustrin,
- med beaktande av artikel 198.12 i arbetsordningen, och av följande skäl:
 - A. Artikel 226 i EUF-fördraget utgör den rättsliga grunden för Europaparlamentet att tillsätta en tillfällig undersökningskommitté för att undersöka påstådda överträdelser av unionsrätten eller administrativa missförhållanden i anslutning till unionsrätten, utan att detta påverkar en eventuell domstolsprövning på nationell nivå eller unionsnivå. Detta är en viktig aspekt av parlamentets tillsynsbefogenheter.
 - B. På grundval av ett förslag från talmanskonferensen beslutade parlamentet den 17 december 2015 dels att tillsätta en undersökningskommitté för att undersöka påstådd underlåtenhet att tillämpa unionsrätten i samband med utsläppsmätningar i bilindustrin, dels att kommittén skulle komma med de rekommendationer som den ansåg nödvändiga.
 - C. Undersökningskommittén inledde sitt arbete den 2 mars 2016 och antog sin slutrapport den 28 februari 2017, i vilken den beskrev metoden för och slutsatserna från undersökningen.
 - D. Marknadsandelen för dieseldrivna personbilar har under de senaste årtiondena ökat i Europeiska unionen till en nivå som innebär att dessa fordon nu utgör mer än hälften av alla nya bilar som säljs i nästan varje medlemsstat. Den fortsatt ökade marknadsandelen för dieselfordon har även varit en följd av EU:s klimatpolitik, eftersom dieseltekniken har fördelar jämfört med bensinmotorer när det gäller koldioxidutsläppen. Vid förbränningsstadiet producerar dieselmotorer jämfört med bensinmotorer många fler förorenande ämnen utöver koldioxid, som är mycket och direkt skadliga för folkhälsan, t.ex. kväveoxid, svaveloxid och atmosfäriska partiklar. Teknik för att begränsa sådana förorenande ämnen finns och används på marknaden.
 - E. Det finns för närvarande teknik för att följa Euro 6-normerna för kväveoxidutsläpp från dieseldrivna fordon, även med hänsyn till verkliga körförhållanden och utan negativa effekter på koldioxidutsläppen.
 - F. Bästa praxis från Förenta staterna, som innebär hårdare utsläppsnormer för både bensin- och dieseldrivna fordon, och striktare efterlevnadsstrategier, utgör en norm som EU bör eftersträva.
 - G. Att skydda folkhälsan och miljön bör vara ett gemensamt samhälleligt problem och ansvar, där alla intressenter, även inom bilindustrin, har en viktig roll att spela.
 - 1. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att vidta de nödvändiga åtgärderna för att offentliggöra undersökningskommitténs slutrapport, i enlighet med artikel 198.11 i arbetsordningen och artikel 4.2 i beslut 95/167/EG.
 - 2. Europaparlamentet uppmanar rådet och kommissionen att säkerställa att slutsatserna och rekommendationerna från undersökningen omsätts i praktiken, i enlighet med beslut 95/167/EG.

3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom 18 månader från antagandet av denna rekommendation, och regelbundet efter det, lämna in en heltäckande rapport om kommissionens och medlemsstaternas uppföljningsåtgärder till undersökningskommitténs slutsatser och rekommendationer.
4. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att ge utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för industrifrågor, forskning och energi, utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och utskottet för transport och turism i uppdrag att bevaka de åtgärder som vidtas utifrån undersökningsutskottets slutsatser och rekommendationer, i enlighet med artikel 198.13 i arbetsordningen.
5. Europaparlamentet uppmanar sitt utskott för konstitutionella frågor att agera på undersökningsutskottets rekommendationer när det gäller begränsningarna av parlamentets undersökningsrätt.

Laboratorieprovningar och utsläpp vid verklig körning

6. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ändra sin interna struktur så att en enskild kommissionsledamot (och ett generaldirektorat), i enlighet med principen om kollektivt ansvar, ansvarar för såväl lagstiftningen om luftkvalitet som politiken rörande källor för förorenande utsläpp. Parlamentet vill se en ökning av de mänskliga och tekniska resurser som avsätts för fordon, fordonssystem och utsläppskontrollteknik i kommissionen, samt att det gemensamma forskningscentret fortsätter att förbättra den interna tekniska expertisen.
7. Europaparlamentet uppmanar därför kommissionen att ändra sin interna struktur och ansvarsfördelning, så att allt det lagstiftningsansvar på området för fordonsutsläpp som för närvarande innehas av generaldirektoratet för inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag (GD GROW) överförs till generaldirektoratet för miljö (GD ENV).
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att det finns tillräckliga mänskliga resurser, tillräckligt med teknisk expertis och lämplig autonomi i det gemensamma forskningscentret, och att då även vidta åtgärder för att behålla relevant erfarenhet av fordons- och utsläppsteknik och fordonstestning i organisationen. Parlamentet konstaterar att det gemensamma forskningscentret kan få ytterligare granskningsansvar när det gäller krav i förslaget om ny lagstiftning om marknadstillsyn och typgodkännande.
9. Europaparlamentet begär att samtliga testresultat från det gemensamma forskningscentret fullständigt och icke-anonymiserat ställs till allmänhetens förfogande via en databas. Parlamentet begär vidare att det gemensamma forskningscentrets laboratorium för fordonsutsläpp (Vela) rapporterar till en tillsynsnämnd som består av företrädare för medlemsstaterna samt miljö- och hälsoskyddsorganisationer.
10. Europaparlamentet uppmanar medlagstiftarna att i samband med den pågående översynen av förordning (EG) nr 715/2007 säkerställa att de åtgärder enligt artiklarna 5.3 och 14 som är avsedda att komplettera eller ändra vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten antas genom delegerade akter för att säkerställa att parlamentet och rådet kan utöva vederbörlig kontroll, samtidigt som risken för onödiga förseningar vid

antagandet av dessa åtgärder minskas. Parlamentet motsätter sig starkt att dessa åtgärder skulle vidtas med genomförandeakter.

11. Europaparlamentet efterlyser ett snabbt antagande av de tredje och fjärde paketen om utsläpp under faktiska körförhållanden för att fullborda regleringsramen för det nya typgodkännandeförfarandet, och för en snabb tillämpning av denna ram. Parlamentet påpekar att om test av utsläpp under faktiska körförhållanden effektivt ska kunna minska skillnaderna mellan de utsläpp som uppmäts i laboratorier och på vägen, måste specifikationerna i test- och utvärderingsförfarandena utformas mycket noggrant och omfatta vitt varierande körförhållanden med hänsyn till temperatur, motorbelastning, körhastighet, höjd över havet, vägtyp och andra parametrar som kan förekomma vid körning i unionen.
12. Europaparlamentet noterar att flera städer i EU har ingett en ansökan om ogiltigförklaring av det andra paketet eftersom kommissionens förordning, genom införandet av nya höjda gränsvärden för kväveoxidutsläpp, medför en ändring i en väsentlig del av en grundläggande rättsakt och därmed strider mot ett väsentligt förfarandemässigt krav och mot bestämmelserna i luftkvalitetsdirektivet (2008/50/EG) beträffande begränsningen av de högsta utsläppsnivåerna för kväve när det gäller dieselfordon.
13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att under 2017 se över överensstämmelsefaktorn för tester av kväveoxidutsläpp under faktiska körförhållanden, i enlighet med bestämmelserna i det andra paketet. Parlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta att årligen granska överensstämmelsefaktorn utifrån den tekniska utvecklingen i syfte att snarast föra den så nära 1 som möjligt, för att endast ta hänsyn till mätosäkerheten i ombordsystem för utsläppsmätning (Pems).
14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över tillämplig unionslagstiftning för att kunna avgöra om utsläppandet av andra fordonssystem eller andra produkter på marknaden kan vara en följd av otillräckliga testförfaranden, såsom i fallet med utsläpp från fordon, eller inom andra områden där marknadstillsyn också saknas, och att lägga fram lämpliga lagstiftningsförslag för att se till att normerna på den inre marknaden följs.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram förslag för att införa miljöinspektioner på EU-nivå i syfte att kontrollera förenligheten med miljöproduktstandarder, utsläppsgränser för drifttillstånd och EU:s miljölagstiftning i allmänhet.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta sitt arbete med att förbättra ombordsystem för utsläppsmätning för att förbättra deras tillförlitlighet och minska felmarginalen. Parlamentet anser att ombordsystem för utsläppsmätning, i fråga om atmosfäriska partiklar, bör ha teknisk förmåga att kunna ta hänsyn till partiklar som är mindre än 23 nanometrar och som är de skadligaste för folkhälsan.
17. Europaparlamentet anser att de horisontella bestämmelser om inrättandet av, och arbetet i, kommissionens expertgrupper som kommissionen antog den 30 maj 2016 är en förbättring i förhållande till de gamla bestämmelserna, till exempel när det gäller kravet på meningsfulla och fullständiga protokoll från sammanträden. Parlamentet uppmanar

kommissionen att se över dessa bestämmelser i syfte att stärka kravet på en balanserad sammansättning av expertgrupperna. Kommissionen uppmanas att säkerställa en strikt och omedelbar efterlevnad av de (uppdaterade) horisontella bestämmelserna samt att utarbeta en rapport till parlamentet och rådet med en utvärdering av genomförandet av dem.

18. Europaparlamentet begär att allmänheten ska få tillgång till deltagarförteckningar och sammanträdesprotokoll från kommittéer inom kommittéförfarandet, t.ex. tekniska kommittén för motorfordon, och kommissionens expertgrupper, t.ex. arbetsgruppen för motorfordon eller arbetsgruppen för lätta fordons utsläpp vid verklig körning (RDE-LDV).
19. Europaparlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att säkerställa att deras nationella parlament får mer insyn i handlingar från sammanträdena i den tekniska kommittén för motorfordon.
20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att väsentligen ändra de befintliga principerna för arkivering och lagring av information och se till att anmärkningar, kontakter mellan olika avdelningar, förslag och inofficiella diskussioner inom kommissionen, medlemsstaterna, rådet och deras företrädare arkiveras automatiskt. Parlamentet beklagar bristerna i de offentliga registren till följd av att alltför få handlingar arkiveras, vilket innebär att aktiva åtgärder måste vidtas för att arkivering ska ske.

Manipulationsanordningar

21. Europaparlamentet anser att även om tester av utsläpp under faktiska körförhållanden kommer att minimera risken för användning av manipulationsanordningar kommer det inte att leda till att eventuella olagliga metoder förhindras fullt ut. Parlamentet rekommenderar därför att man följer de amerikanska myndigheternas exempel och bygger in en viss oförutsägbarhet i testerna för tygodkännandet och för överensställningen hos fordon i drift för att förhindra att kvarvarande kryphål utnyttjas och säkerställa överensställning under ett fordonens hela livscykel. Parlamentet välkomnar i detta sammanhang det testprotokoll för manipulationsanordningar som ingår i den vägledning för utvärdering av hjälputsläppsstrategier och förekomsten av manipulationsanordningar som kommissionen antog den 26 januari 2017 och som är tillämplig för fordon som redan finns på marknaden. Parlamentet förväntar sig att medlemsstaternas nationella myndigheter snarast antar detta protokoll i sin marknadstillsyn och genomför den rekommenderade fordonstestningen inom oförutsägbara variationer i de standardiserade testförhållandena, såsom omgivande temperatur, fartmönster, fordonslast och testets längd, vilket även kan omfatta oannonserade tester.
22. Europaparlamentet konstaterar med oro att de officiella testerna av fordonens koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning fortfarande endast kommer att göras inom ramen för ett laborietestförfarande (WLTP), vilket innebär att olaglig användning av manipulationsanordningar förblir möjlig och kan gå obemärkt förbi. Parlamentet väddar eftertryckligen till kommissionen och medlemsstaterna att införa fjärrövervakningssystem för fordon – med fjärranalysutrustning utmed vägarna och/eller mätare ombord på fordonen – för att kontrollera miljöprestandan hos de fordon

som är i drift och upptäcka eventuella olagliga metoder som kan leda till fortsatt diskrepans mellan den uppgivna och den verkliga prestandan.

23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att mer ingående analysera varför de strängare bestämmelserna mot manipulationsanordningar som finns i den nuvarande lagstiftningen om tunga fordon inte inkluderades i lagstiftningen om lätta fordon.
24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utföra en intern översyn för att kontrollera påståendet att det gemensamma forskningscentrets slutsatser och oro rörande att eventuellt olagligt agerande från tillverkarnas sida aldrig nådde högre upp i hierarkin, trots att de diskuterades inom kommissionens avdelningar. Parlamentet uppmanar kommissionen att rapportera sina slutsatser till parlamentet.
25. Europaparlamentet anser att det bör införas en tydlig rapporteringsmekanism inom kommissionen för att se till att när bristande överensstämmelse konstateras av det gemensamma forskningscentret rapporteras det till alla relevanta nivåer i kommissionens hierarki.
26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ge det gemensamma forskningscentret i uppdrag att, tillsammans med nationella myndigheter och oberoende forskningsinstitut, ytterligare undersöka de misstänkta utsläpp som konstaterades hos flera fordon i augusti 2016.
27. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att ålägga biltillverkare att inom ramen för det nyligen införda kravet på att offentliggöra deras grund- och hjälputsläppsstrategier, förklara alla onormala utsläpp från fordon som upptäcks vid testning samt att visa varför de behöver tillämpa undantagen i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 715/2007. Medlemsstaterna uppmanas att lämna ut resultaten av sina undersökningar och de tekniska testresultaten till kommissionen och parlamentet.
28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att strikt övervaka medlemsstaternas användande av undantag för manipulationsanordningar. Parlamentet välkomnar i detta sammanhang den metod och tekniska utvärdering av hjälputsläppsstrategier som ingår i kommissionen vägledning av den 26 januari 2017. Parlamentet uppmanar kommissionen att inleda överträdelseförfaranden vid behov.

Typgodkännande och överensstämmelse för fordon i drift

29. Europaparlamentet vill se att man, för att värna konsumenternas intresse och skydda miljön, snarast antar förslaget till förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa (2016/0014(COD)), vilket ska ersätta det nuvarande ramdirektivet om typgodkännande, samt vill se att detta träder i kraft senast 2020. Parlamentet anser att ett upprätthållande av ambitionsnivån i kommissionens ursprungliga förslag, i synnerhet vad gäller införandet av EU:s kontroll av systemet, bör utgöra minimikravet för att förbättra EU-systemet. Parlamentet anser vidare att ett mer omfattande och samordnat system för typgodkännande och marknadstillsyn, inbegripet EU-kontroll, gemensamma revisioner och samarbete med och mellan nationella myndigheter bör utgöra målet för de interinstitutionella förhandlingarna i ärendet.

30. Europaparlamentet anser att större tillsyn på EU-nivå är enda sättet att säkerställa att EU:s lagstiftning om fordon efterlevs ordentligt och att marknadstillsyn i EU genomförs på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att det nya ramen för typgodkännande och marknadstillsyn godkänns fullständigt och enhetligt, samt att samordna de nationella typgodkännande- och marknadstillsynsmyndigheternas arbete och medla vid eventuella konflikter.
31. Europaparlamentet vill se en drastisk förstärkning av marknadstillsynen som ska bygga på tydligt fastställda regler och en tydligare ansvarsfördelning i den nya ramen för EU:s typgodkännande, för att kunna upprätta ett förbättrat, effektivt och funktionellt system
32. Europaparlamentet anser att den nya ramen för EU:s typgodkännande bör inkludera omtestning, i tillräcklig omfattning, av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som redan är tillgängliga på marknaden, för att kontrollera att de överensstämmer med typgodkännandena och med tillämplig lagstiftning med flera olika slags tester på grundval av statistiskt relevanta urval, och vid behov vidta korrigeringsåtgärder inbegripet återkallande av fordon, indragna typgodkännanden och straffavgifter. Parlamentet anser att det gemensamma forskningscentrets kunskaper är mycket viktiga för denna uppgift.
33. Europaparlamentet vill i detta sammanhang se att man inrättar en europeisk fordonstillsynsmyndighet.
34. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att utvärdera Förenta staternas system med slumpmässiga tester utanför produktionslinjen och av fordon i drift, samt att dra de slutsatser som krävs för att förbättra deras marknadstillsyn.
35. Europaparlamentet föreslår när det gäller personbilar att slumpvisa marknadstillsynstester, inbegripet med ospecificerade testprotokoll, görs av minst 20 procent av de nya modeller som släpps ut på unionsmarknaden varje år liksom av en representativ mängd äldre modeller, för att kontrollera att fordonen på vägarna överensstämmer med unionens säkerhets- och miljölagstiftning. Parlamentet anser att man, när man väljer ut de fordon som ska testas på unionsnivå, bör följa upp underbyggda klagomål och ta hänsyn till tester som utförts av tredje part, fjärranalysdata, rapporter från periodiska tekniska inspektioner och annan information.
36. Europaparlamentet understryker att de behöriga nationella myndigheterna måste bedriva en systematisk kontroll av produktionsöverensstämmelse och överensstämmelse i drift av fordon, och att denna kontroll måste samordnas och övervakas på EU-nivå. Parlamentet anser att tester av produktionsöverensstämmelsen och överensstämmelsen hos fordon i drift bör göras av en annan teknisk tjänst än den som ansvarar för typgodkännandet av fordonet i fråga och att interna tekniska tjänster inte bör få utföra utsläppstester för typgodkännandeändamål. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att en gång för alla förtydliga vilken myndighet som ansvarar för marknadstillsynen på deras territorium, att se till att denna myndighet är medveten om sitt ansvar samt att meddela kommissionen detta. Parlamentet anser att ett mycket närmare samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaternas marknadstillsynsmyndigheter och kommissionen, även i fråga om nationella marknadstillsynsplaner, kommer att förbättra

marknadstillsynen i EU överlag och göra det möjligt för kommissionen att identifiera brister i de nationella marknadstillsynssystemen.

37. Europaparlamentet anser att en större samordning och dialog mellan typgodkännandemyndigheterna och kommissionen, inom ett forum som leds av kommissionen, kommer att bidra till främjandet av god praxis för att säkerställa ett effektivt och harmoniserat genomförande av förordningen om typgodkännande och marknadstillsyn.
38. Europaparlamentet anser att möjligheten till en oberoende fullständig översyn av typgodkännanderesultat, inbegripet uppgifter från rullningstester, kommer att förbättra ramens effektivitet och att uppgifterna i fråga bör vara tillgängliga för berörda parter.
39. Europaparlamentet uppmanar till inrättande av en avgiftsstruktur för att säkerställa en riktig och oberoende finansiering av typgodkännanden, marknadstillsyn och tekniska tjänsters verksamhet. Parlamentet anser att typgodkännandemyndigheter bör vara skyldiga att kontrollera de handelsmässiga och ekonomiska förbindelserna mellan biltillverkare och leverantörer å ena sidan och biltillverkare och tekniska tjänster å andra sidan för att förhindra intressekonflikter.
40. Europaparlamentet hänvisar till det typgodkännandesystem som finns i Förenta staterna, där avgifter från tillverkare som täcker kostnaderna för certifierings- och efterlevnadsprogram skickas till den amerikanska statskassan varpå den amerikanska kongressen avsätter medel för miljöskyddsbyrån så att den kan genomföra sina program,. Parlamentet anser att detta är ett system som skulle kunna vara användbart för att förbättra oberoendet i EU:s system.
41. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlagstiftarna att överväga att införa testning med ombordsystem för utsläppsmätning eller kontroller av överensstämmelse i drift, åtminstone som ett verktyg för inledande undersökningar, samt att införa ett mandat för det gemensamma forskningscentret att i samband med den nya typgodkännanderamen utföra kontroller av överensstämmelse i drift med ombordsystem för utsläppsmätning.
42. Europaparlamentet uppmanar medlagstiftarna att i den kommande förordningen om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon inrätta ett EU-omfattande fjärranalysnätverk för att övervaka fordonsflottans verkliga utsläpp och identifiera alltför förorenande fordon för att rikta kontrollerna av överensstämmelse i drift och spåra fordon som eventuellt blivit föremål för olagliga ändringar med maskinvara (t.ex. plattor för avstängning av avgasåterföringssystem samt borttagande av dieselpartikelfilter eller system för selektiv katalytisk reduktion) eller med programvara (olaglig chiptrimning).
43. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utnyttja sina delegerade befogenheter i enlighet med artikel 17 i direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, för att uppdatera testmetoderna för periodiska tekniska fordonsinspektioner för mätning av fordons kväveoxidutsläpp.
44. Europaparlamentet anser att typgodkännandemyndigheter, marknadstillsynsmyndigheter och tekniska avdelningar bör utföra sina åtaganden.

Parlamentet anser att de därför avsevärt och kontinuerligt bör förbättra sin kompetensnivå, och uppmanar i detta syfte till regelbundna, oberoende revisioner av deras verksamhet.

45. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över möjligheten att kräva att tillverkaren ska meddela kommissionen sitt val av teknisk tjänst, i syfte att främja faktisk kunskap om situationen.
46. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att kräva att biltillverkare ska offentliggöra och motivera sina utsläppsstrategier för typgodkännandemyndigheterna, liksom är fallet med tunga fordon.
47. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att granska om de ”standardlösningar” som tillverkarna erbjuder för att reparera fordon som innehåller fusk-system verkligen uppfyller utsläppsregelverket och att genomföra slumpmässiga kontroller av nya fordon som har reparerats.

Efterlevnad och sanktioner

48. Europaparlamentet efterlyser en striktare och mer effektiv efterlevnad av bestämmelserna om fordonsutsläpp i EU. Parlamentet föreslår att styrstrukturen för bilutsläpp bör reformeras utan dröjsmål och harmoniseras med övriga transportsektorer.
49. Europaparlamentet påminner om att bestämmelserna om utsläppsmätning syftar till att åstadkomma en bättre luftkvalitet, vilket man tidigare inte gjort, dels på grund av det bristfälliga genomförandet av lagstiftningen, dels på grund av att vissa biltillverkare manipulerade sina fordon. Parlamentet anser att myndigheterna i fråga bör ta hänsyn till fordonsutsläpp och uppgifter om luftkvalitetens utveckling när de bedömer om det avsedda målet har uppnåtts.
50. Europaparlamentet föreslår att man upprättar en stående internationell samarbetsram om utsläpp tillsammans med Förenta staterna, i syfte att utbyta information och genomföra gemensamma övervakningsåtgärder. Sådana åtgärder har redan införts för andra produkter inom EU.
51. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen att inleda överträdelseförfaranden mot medlemsstater som inte har infört en effektiv marknadskontroll och nationella påföljdssystem vid överträdelser av EU-rätten enligt kraven i den befintliga lagstiftningen.
52. Europaparlamentet föreslår att kommissionen ska ges befogenhet att införa effektiva, proportionella och avskräckande straffavgifter för fordonstillverkare och kräva avhjälpan och korrigerande åtgärder när man fastställer brist på överensstämmelse av fordon. Parlamentet anser att de eventuella påföljderna bör inbegripa återkallande av typgodkännande och inrättande av EU-omfattande återkallningsprogram.
53. Europaparlamentet anser att straffavgifterna bör erläggas till medlemsstaterna för att de ska kompensera de personer som påverkats negativt av överträdelsen och annan sådan verksamhet, till förmån för konsumenterna eller, i lämpliga fall, miljöskyddet i medlemsstaterna.

54. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att bestämmelserna om påföljder för tillverkarnas överträdelser av bestämmelserna i förordning (EG) nr 715/2007 är effektiva, proportionella och avskräckande, och att de kommuniceras snabbt till kommissionen.
55. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att vidta mer genomgripande åtgärder till följd av utsläppsskandalen. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna och deras typgodkännandemyndigheter att granska informationen om grund- och hjälpstrategier för avgasrening – som biltillverkarna ska offentliggöra – för redan typgodkända Euro 5- och Euro 6-fordon som konstaterats medföra irrationella utsläpp i olika testningsprogram, och kontrollera deras överensstämmelse med kommissionens tolkningsriktlinjer för bestämmelser om manipulationsanordningar. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att utdöma möjliga påföljder vid bristande överensstämmelse, däribland obligatoriska återkallningsprogram och indraget typgodkännande. Parlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa att återkallningsprogrammen tillämpas på ett samordnat sätt inom hela EU.
56. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att förtydliga för ägarna av berörda fordon huruvida de är tvungna att låta reparera de berörda fordonen eller inte och de rättsliga konsekvenserna av reparationerna vad gäller överensstämmelsen med utsläppsregelverket, skyldigheter i fråga om teknisk fordonsinspektion, skatter, konsekvenser med ursprung i en möjlig omklassificering av fordonet etc.
57. Europaparlamentet konstaterar att det är svårt att inhämta information om påföljder i medlemsstaterna eftersom det saknas statistik på nationell nivå. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att regelbundet samla in statistik om detta.
58. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att stärka de europeiska genomförandemekanismerna, såsom Europeiska unionens nätverk för genomförande och upprätthållande av miljölagstiftning (IMPEL).

Konsumenträttigheter

59. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att konsumenterna ges detaljerad och heltäckande information om de ändringar som gjorts genom återkallningsprogram och underhållskontroller för att förbättra konsumenternas insyn i, och förtroende för, bilbranschen.
60. Europaparlamentet betonar att efter återkallandet måste fordonen uppfylla de rättsliga kraven i EU-lagstiftningen. Parlamentet påpekar också att man bör överväga andra former av reparationer utöver återkallningsprogrammen. Parlamentet uppmanar i detta syfte kommissionen att utvärdera gällande EU-bestämmelser om konsumentskydd och lägga fram lämpliga förslag.
61. Europaparlamentet betonar vikten av att ge konsumenterna realistisk, riktig och betydande information om deras fordons bränsleförbrukning och luftförorenande utsläpp, för att öka deras medvetenhet och bidra till välgrundade beslut vid köp av fordon. Parlamentet efterlyser EU-åtgärder för att ge konsumenterna information om förorenande utsläpp såsom kväveoxid och partikulärt material.

Rena fordon

62. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaternas behöriga myndigheter att fullt ut införa och genomföra en strategi för utsläppssnål rörlighet.
63. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att bedöma effektiviteten av de nuvarande lågutsläppszonerna i vissa städer – med tanke på att Euro-normerna för lätta fordon inte återspeglar de verkliga utsläppen – och undersöka fördelarna med att införa en märkning eller standard för fordon med mycket låga utsläpp som uppfyller utsläppsgränsvärdena vid verkliga körförhållanden.
64. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlagstiftarna att ha ett mer integrerat synsätt i sina strategier för att förbättra fordons miljöprestanda, i syfte att säkerställa framsteg när det gäller såväl målet att fasa ut fossila bränslen som luftkvalitetsmålet, t.ex. genom att främja elektrifiering av eller en övergång till alternativ motorteknik inom fordonsflottan.
65. Europaparlamentet uppmanar därför kommissionen att se över direktivet om miljövänlig energi för transport och lägga fram ett förslag till förordning om koldioxidstandarder för fordon som släpps ut på marknaden från och med 2025, med inbegripande av mandat avseende utsläppsfria fordon och fordon med mycket låga utsläpp för att stegvis öka deras andel i den totala fordonsflottan, med målet att fasa ut nya fordon som släpper ut koldioxid till 2035.
66. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att främja strategier för miljöanpassad offentlig upphandling, så att offentliga myndigheter köper in utsläppsfria fordon och fordon med mycket låga utsläpp till den egna fordonsflottan eller till (halv)offentliga bilpooler.
67. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över de utsläppsgränsvärden som fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 för att förbättra luftkvaliteten i unionen och uppnå unionens gränser för luftkvalitet samt WHO:s rekommenderade nivåer, och senast 2025 lägga fram förslag, där så är lämpligt, om nya teknikneutrala Euro 7-utsläppsgränsvärden som är tillämpliga på alla M1- och N1-fordon som släpps ut på unionsmarknaden.
68. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga en översyn av miljöansvarsdirektivet (2004/35/EG) så att det inbegriper miljöskador som orsakats av luftföroreningar från biltillverkare som bryter mot EU:s lagstiftning om fordonsutsläpp. Parlamentet tror att om biltillverkare skulle kunna hållas ekonomiskt ansvariga att kompensera den miljöskada de åsamkat skulle detta kunna leda till flera förebyggande åtgärder och en större försiktighet.

Undersökningskommitténs befogenheter och begränsningar

69. Europaparlamentet uppmanar rådet och kommissionen att snarast arbeta för att slutföra förhandlingarna om parlamentets förslag till Europaparlamentets förordning om närmare föreskrifter för utövandet av Europaparlamentets undersökningsrätt och om upphävande av beslut 95/167/EG.

70. Europaparlamentet anser att parlamentet måste få undersökningsbefogenheter liknande de som de nationella parlamenten i EU har, för att utöva demokratisk kontroll över den verkställande makten. Parlamentet anser att parlamentet, för att kunna utöva denna demokratiska kontroll, måste ha befogenhet att kalla och tvinga vittnen att infinna sig samt begära handlingar. Parlamentet anser att, för att dessa rättigheter ska kunna utövas, måste medlemsstaterna ge sitt samtycke till påföljder gentemot enskilda personer som inte infinner sig eller lägger fram handlingar i enlighet med nationell lagstiftning om nationella parlamentsundersökningar. Parlamentet upprepar sitt stöd till den ståndpunkt som presenterades i 2012 års rapport på detta område.
71. Europaparlamentet anser att befogenheterna för parlamentets undersökningskommittéer i större utsträckning bör harmoniseras med de nationella parlamentens undersökningskommittéer, i synnerhet för att säkerställa ett effektivt inkallande och deltagande av enskilda och utdömmande av påföljder vid vägran att samarbeta. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja bestämmelserna om detta i parlamentets nuvarande förslag.
72. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att snarast se över uppförandekoden för kommissionsledamöterna så att den inkluderar bestämmelser om tidigare kommissionsledamöters ansvar när det gäller en undersökningskommittés undersökning av politiskt beslutsfattande och lagstiftande som ägde rum under deras mandatperiod.
73. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utnyttja den tid som finns mellan det att plenarsammanträdet fattar beslut om att inrätta en undersökningskommitté och det faktiska inledandet av kommitténs arbete till att förbereda inledande handlingar som gäller undersökningskommitténs mandat, så att informationen kan ges snabbare och därmed underlätta kommitténs arbete redan från början. Parlamentet anser därför att bestämmelserna om arkivering och överförande av dokument i kommissionen bör ses över och förbättras för att underlätta framtida undersökningar.
74. Europaparlamentet föreslår att en enskild kontaktpunkt för parlamentets undersökningskommittéer upprättas inom kommissionen, i synnerhet när flera generaldirektorat är inblandade, i syfte att å ena sidan underlätta informationsflödet och å andra sidan bygga på den bästa praxis som har uppnåtts.
75. Europaparlamentet konstaterar att kommissionen och rådet, i flera undersöknings- och specialkommittéer på senare tid, inte har tillhandahållit de begärda dokumenten i vissa fall och i andra tillhandahållit dessa först lång tid därefter. Parlamentet anser att en ansvarsmekanism måste införas för att se till att sådana dokument som undersöknings- eller specialkommittéerna begär och har rätt till garanterat överförs till parlamentet utan dröjsmål.
76. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att stärka sin kapacitet att inom lämplig tid och på ett godtagbart sätt hantera dokumentförfrågningar från såväl undersökningskommittéer som journalister och medborgare enligt respektive tillämpliga bestämmelser om dokumentåtkomst. Parlamentet uppmanar kommissionen att offentliggöra dokumenten i sitt ursprungliga format och avstå från att ändra och konvertera formatet, vilket är tidsödande och kan innebära att innehållet ändras. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att säkerställa att sådan information som

lagras i ett maskinläsningsbart format, t.ex. en databas, också offentliggörs i ett maskinläsningsbart format.

77. Europaparlamentet konstaterar att det är undersökningskommitténs ansvar att avgöra huruvida den information som begärs är relevant för kommitténs arbete. Parlamentet noterar att mottagaren av en sådan dokumentförfrågan inte har någon företrädesrätt gällande denna uppgift. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att detta ansvar återspeglas på lämpligt sätt i riktlinjerna för dokumentåtkomst.
78. Europaparlamentet uppmanar med kraft medlemsstaterna att respektera sina rättsliga skyldigheter gentemot undersökningskommittéer enligt beslut 95/167/EG, i synnerhet artikel 3. Parlamentet uppmanar dem också, mot bakgrund av de mycket sena reaktioner som den här undersökningskommittén har fått, att stödja undersökningskommittéer på ett sätt som respekterar principen om lojalt samarbete enligt artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
79. Europaparlamentet uppmanar de medlemsstater som har genomfört nationella utredningar av utsläpp från passagerarfordon att snarast delge kommissionen och parlamentet all statistik och alla resultat från utredningarna.
80. Europaparlamentet anser att den första delen av utskottets mandatperiod bör avsättas för insamling och analys av skriftliga bevis innan de offentliga utfrågningarna inleds. Vidare anser parlamentet att det skulle vara bra att bygga in en karensperiod mellan slutet av utfrågningarna och utarbetandet av slutrapporten så att insamlingen av bevis kan slutföras, analyseras ordentligt och fullt ut inkluderas i rapporten.
81. Europaparlamentet anser att undersökningskommittéernas tidsfrist på 12 månader är godtycklig och ofta otillräcklig. Parlamentet anser att undersökningskommittéernas ledamöter är de bäst lämpade att avgöra om en undersökning bör förlängas och i sådana fall för vilken tid.
82. Europaparlamentet konstaterar att man i artikel 198 i parlamentets arbetsordning på ett tydligare sätt bör ange när perioden för undersökningskommittén bör inledas. Parlamentet föreslår att det ska finnas tillräcklig flexibilitet för att säkerställa tillräcklig tid för undersökningarna. Parlamentet begär att undersökningskommittén inte inleder sitt arbete förrän de begärda dokumenten har erhållits från EU-institutionerna.
83. Europaparlamentet anser inte att något interimsbetänkande måste inkluderas i framtida mandat, eftersom ett sådant skulle förekomma undersökningens slutgiltiga slutsatser.
84. Europaparlamentet anser att undersökningskommittéer bör vara organiserade på ett annat sätt i framtiden för att säkerställa större effektivitet och ändamålsenlighet när det gäller att organisera och leda kommittéernas arbete, i synnerhet vid offentliga utfrågningar.
85. Europaparlamentet understryker att parlamentets interna administrativa bestämmelser är anpassade till etablerad praxis i de ständiga utskotten och därmed ofta inte passar för en tillfällig undersökningskommitté, som verkar under ovanligare förhållanden, med en specifik fråga och inom en begränsad tidsram. Parlamentet anser att undersökningskommittéernas effektivitet skulle öka om man antog bestämmelser

rörande till exempel utfrågningar och uppdrag, som innebar att rättvis politisk representation säkerställs. Parlamentet anser att det finns en risk för att de ekonomiska begränsningarna kan hindra undersökningskommittéer från att fråga ut alla de experter som krävs för att utskottet ska kunna utföra sina uppgifter. Parlamentet anser att tidsfristerna för den interna tillståndsgivningen för utfrågningar och uppdrag bör göras mer flexibla.

86. Europaparlamentet anser att undersökningskommittéerna bör ges prioriterad tillgång och öronmärkta resurser inom relevanta avdelningar i parlamentet, så att dessa avdelningar kan hantera framför allt begäranden om studier, genomgångar osv. inom den tidsram som bestämmelserna anger.
87. Europaparlamentet konstaterar att de befintliga bestämmelserna för att få tillgång till sekretessbelagd och annan konfidentiell information som rådet, kommissionen eller medlemsstaterna ställt till Europaparlamentets förfogande inom ramen för en undersökning inte ger någon fullständig rättslig klarhet men att de generellt tolkas som att ackrediterade parlamentsassistenter inte tillåts ta del av och analysera icke-sekretessbelagd ”annan konfidentiell information” i säkra läsesalar. Parlamentet konstaterar att flera ledamöter anser att denna regel hindrar en effektiv och ingående genomgång av sådana handlingar inom den begränsade tid som står till undersökningskommittéernas förfogande och att det särskilda utskottet för skattebeslut (TAXE 2), under vilket parlamentsassistenter tillfälligt och undantagsvis beviljades tillgång, kunde utnyttja resurserna på ett mer omfattande och effektivt sätt. Parlamentet efterlyser därför en tydlig bestämmelse i ett omförhandlat interinstitutionellt avtal som garanterar parlamentsassistenter, i deras roll som hjälp till ledamöterna, rätt att få tillgång till handlingar utifrån principen om behov av uppgifter. Parlamentet uppmanar relevanta organ att påskynda omförhandlingen i denna fråga för att inte hämma framtida och pågående parlamentsundersökningars effektivitet och ändamålsenlighet.

o

o o

88. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna rekommendation och undersökningskommitténs slutrapport till rådet, kommissionen och medlemsstaternas parlament.