



25.3.2019

PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

komission julkilausuman johdosta

työjärjestyksen 123 artiklan 2 kohdan mukaisesti

dieselgate-skandaalin viimeaikaisesta kehityksestä
(2019/2670(RSP))

Gerben-Jan Gerbrandy

ALDE-ryhmän puolesta

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

EFDD-ryhmän puolesta

Kathleen Van Brempt, Seb Dance

S&D-ryhmän puolesta

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

Caldentey, Patrick Le Hyaric, Paloma López Bermejo

GUE/NGL-ryhmän puolesta

Bas Eickhout, Karima Delli

Verts/ALE-ryhmän puolesta

**Euroopan parlamentin päätöslauselma dieselgate-skandaalin viimeaikaisesta kehityksestä
(2019/2670(RSP))**

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 226 artiklan,
- ottaa huomioon Euroopan parlamentin tutkintaoikeuden käyttämisestä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 19. huhtikuuta 1995 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission päätöksen 95/167/EY, Euratom, EHTY¹,
- ottaa huomioon autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan asettamisesta ja sen toimivallan, jäsenmäärän ja toimikauden keston määrittelystä 17. joulukuuta 2015 antamansa päätöksen (EU) 2016/34²,
- ottaa huomioon moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20. kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007³,
- ottaa huomioon puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5. syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY⁴,
- ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta 30. toukokuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858⁵,
- ottaa huomioon asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta 20. huhtikuuta 2016 annetun komission asetuksen (EU) 2016/646⁶,
- ottaa huomioon ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21. toukokuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY⁷,

¹ EYVL L 113, 19.5.1995, s. 1.

² EUVL L 10, 15.1.2016, s. 13.

³ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁴ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁵ EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1.

⁶ EUVL L 109, 26.4.2016, s. 1.

⁷ EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1.

- ottaa huomioon 27. lokakuuta 2015 antamansa päätöslauselman autoalan päästömittauksista⁸,
 - ottaa huomioon 13. syyskuuta 2016 antamansa päätöslauselman autoalan päästömittauksia käsittelevästä tutkimuksesta⁹ (autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan väliaikaisen mietinnön perusteella),
 - ottaa huomioon 2. maaliskuuta 2017 annetun autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan lopullisen kertomuksen,
 - ottaa huomioon autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4. huhtikuuta 2017 antamansa suosituksen neuvostolle ja komissiolle¹⁰,
 - ottaa huomioon Euroopan tilintarkastustuomioistuimen 7. helmikuuta 2019 julkaiseman aihekohtaisen katsauksen ”EU:n vastaus dieselgate-skandaaliin”,
 - ottaa huomioon Euroopan unionin yleisen tuomioistuimen 13. joulukuuta 2018 yhdistetyissä asioissa T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 antaman tuomion¹¹,
 - ottaa huomioon Euroopan oikeusasiamiehen suosituksen tapauksessa 1275/2018/EWM,
 - ottaa huomioon 13. maaliskuuta 2019 antamansa päätöslauselman ”Suojeleva Eurooppa – puhdasta ilmaa kaikille”¹²,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 123 artiklan 2 kohdan,
- A. toteaa parlamentin pyytäneen komissiolta kattavaa selvitystä toimista, joita komissio ja jäsenvaltiot ovat toteuttaneet autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkintavaliokunnan, jäljempänä ’EMIS-valiokunta’, päätelmien ja suositusten johdosta;
- B. toteaa, että sisämarkkinoista, teollisuudesta, yrittäjyydestä ja pk-yrityksistä vastaava komission jäsen Elzbieta Bieńkowska lähetti 18. lokakuuta 2018 EMIS-valiokunnan silloiselle puheenjohtajalle kirjeen, jossa oli taulukko komission toteuttamista jatkotoimista, vastauksena pyyntöön saada ”kattava selvitys toimista, joita komissio ja jäsenvaltiot ovat toteuttaneet EMIS-valiokunnan päätelmien ja suositusten johdosta”;
- C. toteaa, että kirjeen liitteenä oleva taulukko koski vain EMIS-valiokunnan suosituksissa esiin tuotuja ongelmia eikä lainkaan valiokunnan päätelmiä, etenkin tapauksia, joissa on kyse hallinnollisista epäkohdista ja EU:n oikeuden rikkomisesta; panee merkille, että komission jäsen Bieńkowska painotti taulukossa monin paikoin, että suosituksissa mainitut ongelmat eivät kuulu hänen vastuualueeseensa;

⁸ EUVL C 355, 20.10.2017, s. 11.

⁹ EUVL C 204, 13.6.2018, s. 21.

¹⁰ EUVL C 298, 23.8.2018, s. 140.

¹¹ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio, 13.12.2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid v. komissio, T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

¹² Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2019)0186.

- D. toteaa, että Euroopan oikeusasiamies yhtyi 12. lokakuuta 2018 Euroopan parlamentin jäsenen kantelussa esitettyyn näkemykseen ja piti hallinnollisena epäkohtana sitä, ettei komissio antanut tutustuttavaksi kaikkia jäsenvaltioiden edustajien kantoja ympäristötiedoista;
- E. katsoo, että komission torjuva suhtautuminen hidasti merkittävästi EMIS-valiokunnan työskentelyä ja että sillä oli muitakin kielteisiä vaikutuksia, koska sen vuoksi parlamentin jäsenillä oli esimerkiksi käytettävissään vähemmän tietoja, kun he esittivät komission edustajille kysymyksiä kuulemistilaisuuksissa;
- F. panee merkille, että unionin yleinen tuomioistuin päätti 13. joulukuuta 2018 hyväksyä Pariisin, Brysselin ja Madridin kaupunkien kanteet (unionin yleisen tuomioistuimen tuomio yhdistetyissä asioissa T-339/16, T-352/16 ja T-391/16) ja kumota osittain komission asetuksen (EU) N:o 2016/646, jossa typen oksidien päästöille oli asetettu erittäin tiukat päästörajat kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen testausmenettelyssä;
- G. panee merkille, että komissio päätti 22. helmikuuta 2019 hakea muutosta tähän tuomioon, mikä saattaa lykätä unionin tuomioistuimen vahvistamaa määräpäivää, johon asti niin kutsuttuja vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja voidaan soveltaa;
- H. ottaa huomioon, että komissio päätti 6. joulukuuta 2016 käynnistää rikkomusmenettelyn seitsemää jäsenvaltiota vastaan, jotka ovat Espanja, Kreikka, Liettua, Luxemburg, Saksa, Tšekki ja Yhdistynyt kuningaskunta, koska ne eivät ole perustaneet seuraamusjärjestelmää, jolla estettäisiin ajoneuvonvalmistajia rikkomasta ajoneuvojen päästöjä koskevaa lainsäädäntöä, tai koska ne eivät ole määränneet tällaisia seuraamuksia Volkswagen-konsernille;
- I. ottaa huomioon, että komissio käynnisti 17. toukokuuta 2017 toisen rikkomusmenettelyn, joka koskee Fiat Chrysler Automobiles -konsernin käyttämiä päästöjenrajoitusstrategioita ja Italian laistamista velvollisuuksistaan toteuttaa korjaavia toimenpiteitä ja määrätä seuraamuksia kyseiselle valmistajalle;
- J. panee merkille, että vaikka nämä menettelyt, jotka ovat Italian, Luxemburgin, Saksan ja Yhdistyneen kuningaskunnan tapauksessa yhä kesken, käynnistettiin yli kaksi vuotta sitten, ne ovat komissiossa yhä vaiheessa, jossa jäsenvaltioilta pyydetään lisätietoja virallisilla ilmoituksilla;
- K. panee merkille, että eräät jäsenvaltiot eivät näytä tekevän asiassa vilpittömää yhteistyötä komission kanssa;
- L. ottaa huomioon, että Euroopan tilintarkastustuomioistuimen presidentti Klaus-Heiner Lehne ilmoitti 16. lokakuuta 2018 julkaistussa Euroopan tilintarkastustuomioistuimen vuoden 2019 työohjelmaa koskeneessa lehdistötiedotteessa, että Euroopan tilintarkastustuomioistuin aikoi tutkia EU:n lähestymistapaa ajoneuvojen päästöjen mittauksiin selvittääkseen, tuottaako EU lupaamansa tulokset;
- M. ottaa huomioon, että Euroopan tilintarkastustuomioistuimen 7. helmikuuta 2019 julkaisemassa aihekohtaisessa katsauksessa ”EU:n vastaus dieselgate-skandaaliin” todettiin, että maanteillä on yhä suuri määrä erittäin saastuttavia ajoneuvoja ja että meneillään olevilla ajoneuvojen takaisinvedoilla on ollut vain rajallinen vaikutus typen

oksidien (NO_x) päästöihin kuten myös tässä tarkoituksessa käynnistetyillä ohjelmistopäivityksillä;

- N. panee merkille, että Saksa vaatii saksalaisia ajoneuvonvalmistajia tarjoamaan ajoneuvojen omistajille vaihto-ohjelmaa tai laitteiston jälkiasennusta selektiivistä katalyyttistä pelkistysjärjestelmää (SCR) varten;
- O. toteaa, että erittäin saastuttavien dieselajoneuvojen haittavaikutukset ovat pitkälti ratkaisematta, sillä ne heikentävät ilmanlaatua vielä vuosia, elleivät komissio ja jäsenvaltiot ryhdy tehokkaisiin koordinoituihin toimiin näiden ajoneuvojen haitallisten päästöjen vähentämiseksi etenkin alueilla, joille niitä viedään suuria määriä;
- P. toteaa, että jäsenvaltioiden komissiolle toimittamien tietojen mukaan takaisinvetokampanjat koskevat vain pientä määrää seuraavan merkkisiä ajoneuvoja: Volkswagen, Renault, Daimler, Opel ja Suzuki;
- Q. panee merkille, että useat kansalaisjärjestöt ja tiedotusvälineet ovat raportoineet, että monien muiden automerkkien automallien päästöarvot ovat olleet epäilyttäviä tai ylittäneet EU:n lainsäädännössä asetetut päästörajat;
- R. toteaa, että jotkut jäsenvaltiot, nimittäin Bulgaria, Irlanti, Ruotsi, Slovenia ja Unkari, eivät ole vielääkään toimittaneet komissiolle tietoja takaisinvento-ohjelmistaan;
- S. toteaa, että vastauksena dieselgate-skandaaliin komissio ehdotti paitsi direktiivin 2007/46/EY muuttamista myös uutta direktiiviä kuluttajien yhteisten etujen suojaamiseksi nostettavista edustajakanteista (COM(2018)0184); toteaa, että direktiiviehdotus on keskeisellä sijalla pyrittäessä varmistamaan kuluttajien selkeät oikeudet ja mahdollisuus nostaa ryhmäkanne; huomauttaa, että tämä ehdotus on yksi monista, joiden käsittely on pysähtynyt neuvostoon;
- T. panee merkille puheenjohtaja Junckerin ehdotuksen, että 16. helmikuuta 2011 annettua asetusta (EU) N:o 182/2011 yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä¹³, muutetaan niin, että jäsenvaltiot voidaan velvoittaa olemaan avoimempia komiteatasolla omaksumistaan kannoista; huomauttaa, että jos todellisia ajonaikaisia päästöjä (RDE) mittaavan testin hyväksymismenettely olisi ollut avoimempi, jäsenvaltiot eivät olisi voineet aiheuttomasti viivyttää menettelyä, kuten EMIS-valiokunnan päätelmissä todetaan; huomauttaa, että tämä ehdotus on yksi monista, joiden käsittely on pysähtynyt neuvostoon;
- U. ottaa huomioon, että Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) suorittaman tutkimuksen jälkeen Euroopan investointipankki ja Volkswagen AG ovat päässeet sopimukseen, joka koskee alahankkeen osuutta vuonna 2009 myönnetystä 400 miljoonan euron lainasta, joka maksettiin kokonaisuudessaan takaisin aikataulun mukaisesti helmikuussa 2014;

¹³ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

- V. toteaa, että sopimuksen mukaan Euroopan investointipankki saattaa tutkimuksensa päätökseen ja Volkswagen AG puolestaan jättäytyy vapaaehtoisesti pois Euroopan investointipankin hankkeista 18 kuukautta kestävästä poissulkemiskauden ajan;

Komission velvollisuudet

1. palauttaa mieliin, että Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 17 artiklan 8 kohdan mukaan ”komissio on yhtenä kokoonpanona vastuussa Euroopan parlamentille”; pitää siksi valitettavana, että komissio ei ole antanut yhtenä kokoonpanona parlamentille kattavaa selvitystä sekä EMIS-valiokunnan päätelmien että sen suositusten jatkotoimista;
2. pitää sisämarkkinoista, teollisuudesta, yrittäjyydestä ja pk-yrityksistä vastaavan komission jäsenen Elżbieta Bienkowskan kirjettä EMIS-valiokunnan silloiselle puheenjohtajalle riittämättömänä, sillä kuten kirjeessä todetaan, kaikki ongelmat eivät kuulu kyseisen komission jäsenen vastuualueeseen eikä kirjeessä käsitellä lainkaan EMIS-valiokunnan päätelmiä;
3. kehottaa komissiota toimittamaan parlamentille, kuten tämä päätöslauselmassaan vaati, viipymättä koko kollegion hyväksymän kattavan selvityksen, jossa käsitellään paitsi suosituksia myös parlamentin toimittaman tutkinnan keskeisiä tuloksia eli EMIS-valiokunnan päätelmiä etenkin tapauksista, joissa on kyse hallinnollisista epäkohdista ja EU:n oikeuden rikkomisesta; katsoo, että komission olisi tehtävä selkeät poliittiset johtopäätökset EMIS-valiokunnan päätelmistä;
4. huomauttaa, että Euroopan oikeusasiamiehen suosituksessa vahvistetaan, että komissio on merkittävästi haitannut parlamentin virallisen tutkintavaliokunnan työtä; katsoo, että komission olisi tehtävä selkeät poliittiset johtopäätökset näistä laiminlyönneistä;
5. kehottaa komissiota myöntämään oikeuden tutustua yleensä teknisten komiteoiden ja erityisesti moottoriajoneuvoja käsittelevän teknisen komitean kokouspöytäkirjoihin;
6. kehottaa komissiota julkaisemaan ajoneuvojen takaisin vetoja koskevia ohjeita, joissa esitellään yksityiskohtaisesti keinoja varmistaa, että takaisinvedetyt ajoneuvot täyttävät asiaankuuluvat EU:n säännökset, esimerkiksi laitteiston jälkiasennuksilla, kun ohjelmistopäivitykset eivät riitä varmistamaan päästörajojen noudattamista;
7. kehottaa komissiota sisällyttämään näihin ohjeisiin toimenpiteitä, joilla varmistetaan, etteivät erittäin saastuttavat ajoneuvot jää liikenteeseen käytettyjen ajoneuvojen markkinoilla, myös toisissa jäsenvaltioissa ja kolmansissa maissa;
8. kehottaa komissiota valvomaan markkinavalvontatarkastusten käyttöönottoa ja toteutusta jäsenvaltioissa asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti;
9. kehottaa komissiota jatkamaan Italiaa, Luxemburgia, Saksaa ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa vastaan käynnistettyjen rikkomismenettelyjen ensimmäisen vaiheen toteutusta, koska näiden menettelyjen aloittamisesta on kulunut yli kaksi vuotta, ja antamaan perusteltuja lausuntoja;

10. pitää myönteisenä unionin yleisen tuomioistuimen 13. joulukuuta 2018 antamaa tuomiota, jonka mukaan komissiolla ei ollut valtaa muuttaa Euro 6 -normin mukaisia typen oksidien (NO_x) päästörajoja osana toista RDE-pakettia; toteaa, että unionin tuomioistuimen mukaan komissio ei myöskään antanut riittävää teknistä selvitystä tarpeesta mukauttaa typen oksidien päästörajoja ottamalla käyttöön vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja; katsoo, että Euro 6 -normissa asetetut typen oksidien päästörajat on täytettävä tavanomaisissa käyttöolosuhteissa ja että komission vastuulla on suunnitella RDE-testit siten, että ne vastaavat todellisia ajonaikaisia päästöjä;
11. pitää valitettavana komission päätöstä hakea muutosta unionin yleisen tuomioistuimen tuomioon yhdistetyissä asioissa T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 ja pyytää komissiota pyörittämään päätöksensä viimeaikaisten tapahtumien perusteella;
12. pyytää komissiota ilmoittamaan parlamentille, jos muutoksenhakupäätös lykkää unionin tuomioistuimen vahvistamaa määräpäivää, johon asti vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja voidaan soveltaa;
13. vaatii komissiota noudattamaan asetuksessa (EY) N:o 715/2007 vahvistettuja voimassa olevia päästörajoja, jotka eivät mainitun asetuksen mukaan saa ylittyä todellisissa ajo-olosuhteissa, ja pidättymään sellaisten uusien korjauskertoimien (eli vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen) käyttöönotosta, jotka löyhentäisivät lainsäädännössä asetettuja raja-arvoja;
14. pitää valitettavana, ettei OLAFin kertomusta tutkimuksestaan, joka koski Euroopan investointipankin lainaa Volkswagen AG:lle ("Antrieb RDI"), koskaan julkistettu, ja pitää Euroopan investointipankin toteuttamia toimenpiteitä kovin vaisuina;

Jäsenvaltioiden velvollisuudet

15. kehottaa jäsenvaltioita viipymättä toimittamaan komissiolle kaikki tiedot, joita se tarvitsee laatiakseen selvityksen komission ja jäsenvaltioiden EMIS-valiokunnan päätelmien ja suositusten johdosta toteuttamista toimista;
16. pitää valitettavana jäsenvaltioiden kirjavia toimintatapoja ja koordinaation puutetta ajoneuvojen takaisinvetojen ja vaihto-ohjelmien tarjoamisen suhteen; katsoo näiden kirjaviiden menettelytapojen heikentävät kuluttajien kiinnostusta, ympäristön suojelua, kansalaisten terveyttä ja sisämarkkinoiden toimintaa;
17. kehottaa jäsenvaltioita panemaan kiireesti täytäntöön tarvittavat toimenpiteet kyseessä olevien runsaslukuisten erittäin saastuttavien ajoneuvojen takaisinvetoa tai markkinoilta poistamista varten ja tekemään saumatonta yhteistyötä komission kanssa yhteisen takaisinvetotoimia koskevan toimintatavan kehittämiseksi komission ohjeiden pohjalta;
18. pitää valitettavana, että vaihto-ohjelmaa ja laitteiston jälkiasennusvaatimuksia, jotka Saksassa velvoittavat saksalaisia ajoneuvonvalmistajia, ei sovelleta Saksan ulkopuolella tai muihin unionin ajoneuvonvalmistajiin;
19. kehottaa jäsenvaltioita ja ajoneuvonvalmistajia koordinoimaan pakollisia laitteiston jälkiasennuksia vaatimustenvastaisiin dieselajoneuvoihin, selektiivisen katalyyttisen

pelkistysjärjestelmän (SCR) jälkiasennus mukaan lukien, jotta voidaan vähentää typpidioksidipäästöjä (NO₂) ja tehdä nykyisestä ajoneuvokannasta puhtaampi; katsoo, että asianomaisen ajoneuvonvalmistajan olisi vastattava näiden jälkiasennusten kustannuksista;

20. kehottaa jäsenvaltioita, jotka eivät vielä ole toimittaneet komissiolle tietoja takaisinvento-ohjelmistaan, toimittamaan nämä tiedot viipymättä;
 21. kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan markkinavalvontatarkastusten tehokkuuden ja testaamaan ajoneuvoja liikenteessä myös muiden kuin RDE-muuttujien osalta, jotta voidaan varmistaa, että valmistajat eivät optimoi ajoneuvoja RDE-testiä varten käyttäen omia laitteistojaan, kuten Euroopan tilintarkastustuomioistuimen aihekohtaisessa katsauksessa ounastellaan;
 22. kehottaa niitä jäsenvaltioita, joita vastaan on käynnistetty asiaan liittyviä rikkomismenettelyjä, tekemään saumatonta yhteistyötä komission kanssa ja toimittamaan sille kaikki tarvittavat tiedot;
 23. kehottaa jäsenvaltioita estämään sen, että ajoneuvonvalmistajat käyttävät laboratoriossa suoritettavan yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän (WLTP) sallimaa uutta joustoa keinona vähentää hiilidioksidipäästöjään;
 24. muistuttaa jäsenvaltioita niiden velvollisuudesta varmistaa, että kaikissa vähittäismyynnissä olevissa ajoneuvoissa käytetään vain WLTP-menetelmän mukaisia hiilidioksidiarvoja, jotta kuluttajille ei aiheutettaisi epätietoisuutta, ja painottaa, että jäsenvaltioiden olisi sovitettava ajoneuvoverotus ja verokannustimet WLTP-arvoihin noudattaen periaatetta, että WLTP-menetelmällä ei saisi olla kielteisiä vaikutuksia kuluttajiin;
 25. kehottaa EU:n neuvostoa kantamaan vastuunsa ja hyväksymään kiireesti yleisnäkemyksen ehdotuksesta direktiiviksi kuluttajien yhteisten etujen suojaamiseksi nostettavista edustajakanteista ja ehdotuksesta asetuksen (EU) N:o 182/2011 muuttamisesta;
 26. kehottaa Eurooppa-neuvoston puheenjohtajaa ja komission puheenjohtajaa saapumaan parlamentin täysistuntoon huhtikuun I istuntojaksolla 2019 vastaamaan EMIS-valiokunnan päätelmiä ja suosituksia, Euroopan oikeusasiamiehen suositusta ja muita tässä päätöslauselmassa mainittuja seikkoja koskeviin jäljellä oleviin kysymyksiin;
-
- ○
27. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.