



Mødedokument

B8-0224/2019

25.3.2019

FORSLAG TIL BESLUTNING

på baggrund af Kommissionens redegørelse

jf. forretningsordenens artikel 123, stk. 2

om den seneste udvikling i Dieseldate-skandalen
(2019/2670(RSP))

Jens Gieseke
for PPE-Gruppen

Europa-Parlamentets beslutning om den seneste udvikling i Dieseltgate-skandalen (2019/2670(RSP))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer¹,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF²,
- der henviser til sin henstilling af 4. april 2017 til Rådet og Kommissionen som en konsekvens af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien³,
- der henviser til den endelige rapport af 2. marts 2017 fra undersøgelsesudvalget om emissionsmålinger i bilindustrien,
- der henviser til den foreløbige rapport af 20. juli 2016 fra undersøgelsesudvalget om emissionsmålinger i bilindustrien,
- der henviser til Den Europæiske Revisionsrets briefingpapir af 7. februar 2019 om EU's reaktion på Dieseltgate-skandalen,
- der henviser til drøftelsen med Kommissæren for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer, Elżbieta Bienkowska, om opfølgningen på henstillingerne fra undersøgelsesudvalget om emissionsmålinger i bilindustrien⁴,
- der henviser til arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene af 22. november 2018 med titlen "Report on Raw Materials for Battery Applications" (SWD(2018)0245),

¹ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

² EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1.

³ EUT C 298 af 23.8.2018, s. 140.

⁴ Kommissær Elżbieta Bienkowskas tale er tilgængelig på:

https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/bienkowska/announcements/commissioner-elzbieta-bienkowska-exchange-views-envi-committee-ep-recommendation-former-committee_en

- der henviser til de åbningsskrivelser, der er sendt til Tyskland, Grækenland, Italien, Luxembourg, Spanien og Det Forenede Kongerige som led i de traktatbrudsprocedurer, som Kommissionen har indledt,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 123, stk. 2,
1. understreger, at der er gjort betydelige fremskridt siden Dieselgate-emissionsskandalen i 2015 inden for EU's lovgivningsmæssige rammer i form af f.eks. nye typegodkendelsesregler og en ny prøvningsprocedure;
 2. understreger, at det med henblik på at forbedre luftkvaliteten og dermed borgernes livskvalitet, beskytte vores miljø og styrke konkurrenceevnen i EU's bilindustri i en globaliseret verden er nødvendigt med en omstilling til renere mobilitet;
 3. fremhæver, at bekæmpelsen af klimaændringer skal ses som en del af en overordnet EU-strategi, som er nødt til at være i overensstemmelse med f.eks. den nye industripolitiske strategi (en holistisk tilgang) med henblik på at finde den rette balance mellem øget bæredygtighed og vejtransportkøretøjers overholdelse af de gældende bestemmelser, beskyttelse af EU-forbrugernes økonomiske interesser og respekt for den teknologiske udviklings begrænsninger;
 4. understreger, at der i forbindelse med vurderingen af løsninger til imødegåelse af klimaændringer skal tages hensyn til jobsikkerhed og til EU-industriens konkurrenceevne på globalt plan;
 5. fremhæver, at en ny laboratorieprøvning, den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure/WLTP)), allerede er blevet indført med henblik på at mindske forskellen mellem det CO₂-emissionsniveau og det brændstofforbrug, som måles i laboratoriet i forhold til, hvad der måles på vejen;
 6. understreger desuden, at EU's prøvningsordning nu også omfatter prøvning af emissioner ved faktisk kørsel (RDE), og bemærker, at det er første gang på verdensplan, at RDE-målinger anvendes i en lovgivningsmæssig ramme; understreger, at begge prøvninger er strengere og mere realistiske, og at de også er langt mindre sårbare over for svigagtig praksis;
 7. understreger, at de nye EU-typegodkendelsesregler, som vil finde anvendelse fra september 2020, i væsentlig grad vil øge kvaliteten, uafhængigheden og tilsynet med køretøjstypogodkendelses- og prøvningsmyndighederne;
 8. understreger, at dieselteknologi spiller en vigtig rolle i bekæmpelsen af klimaændringer for så vidt angår reducere af CO₂-emissioner, eftersom køretøjer, der drives af alternative energikilder, stadig har for mange mangler; anerkender derfor, at moderne dieselskøretøjer vil spille en vigtig rolle med hensyn til at bidrage til, at byer bedre kan overholde luftkvalitetsmålene;
 9. understreger betydningen af princippet om teknologineutralitet og opfordrer indtrængende til anvendelse af alle tilgængelige teknologier, herunder syntetiske brændstoffer, med henblik på at forbedre luftkvaliteten og mindske CO₂-emissionerne:

10. påpeger, at bilfabrikanter har foretaget meget store investeringer med henblik på at opnå massive reduktioner i NO_x-emissionerne (såsom bl.a. generel anvendelse af selektiv katalytisk reduktion (SCR) og NO_x-filtersystemet);
11. understreger betydningen af at vurdere livscyklusemissioner for køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, således som Parlamentet har anmodet om, samtidig med at det i denne henseende anerkender, at det er en udfordrende opgave for Kommissionen at udvikle en fælles EU-metode til måling af hele livscyklussen for CO₂-emissioner.
12. støtter løsninger, der er baseret på videnskabelige, økonomiske og miljømæssige fakta, og som er teknologineutrale;
13. påpeger, at elektromobilitet skaber udfordringer med hensyn til forbrugerkomfort (f.eks. rækkevidde, tung last, store omkostninger til elektriske køretøjer og levetid for dyre batterier), men også betydelige nye miljømæssige udfordringer (såsom tilvejebringelse af materialer og genanvendelse af batterier);
14. opfordrer Kommissionen til nøje at udøve sit tilsynsmandat og til fortsat at arbejde sammen med medlemsstaterne og andre aktører med henblik på at optimere emissionslovgivningen for køretøjer i fremtiden samt til at fremskynde overgangen til renere og mere bæredygtig mobilitet;
15. fremhæver, at medlemsstaterne og deres myndigheder er nødt til at påtage sig det primære ansvar for at sikre en effektiv håndhævelse af EU's nye typegodkendelses- og afprøvningsramme med henblik på at forhindre fremtidige skandaler og genvinde EU-forbrugernes tillid;
16. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes regeringer og parlamenter.